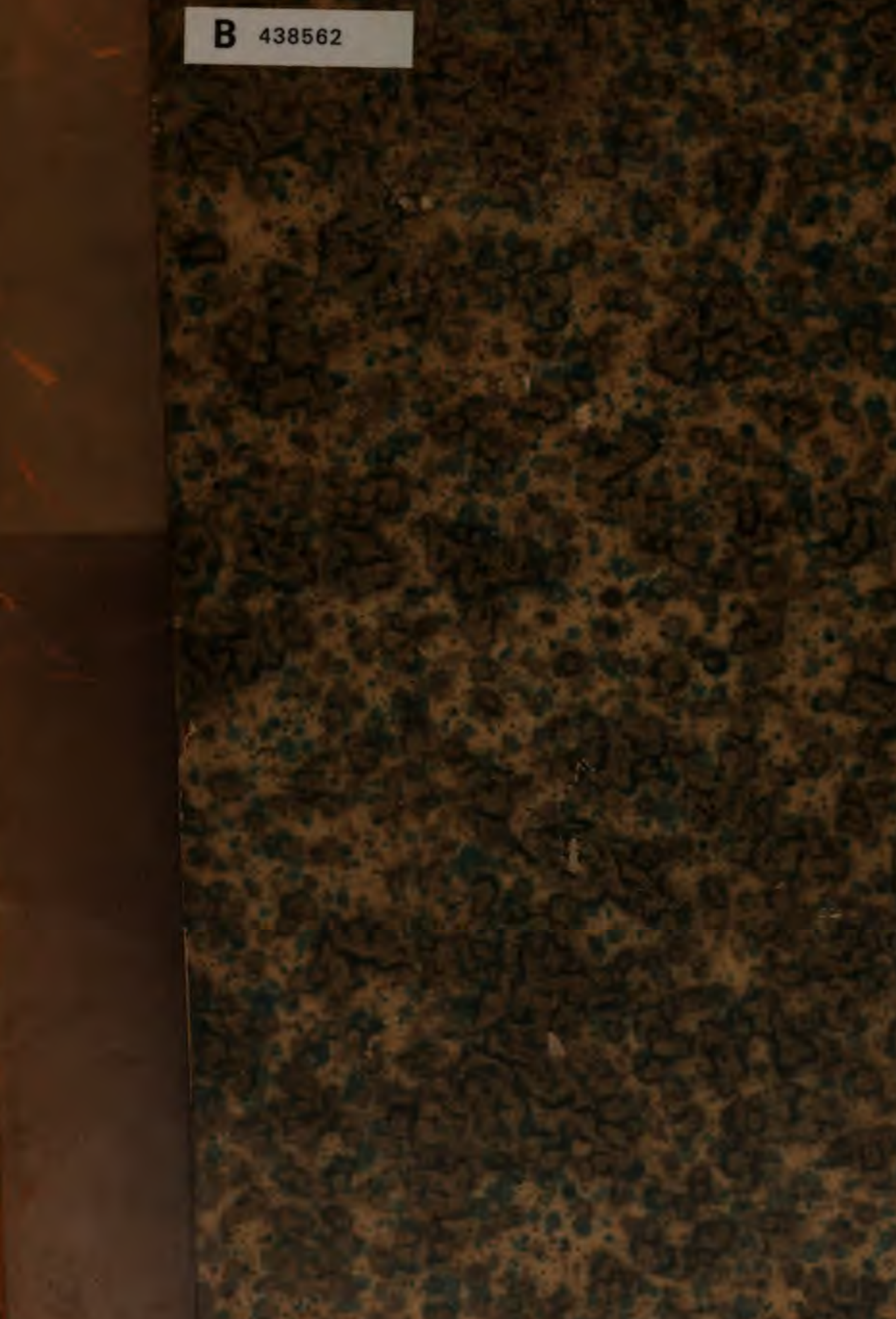
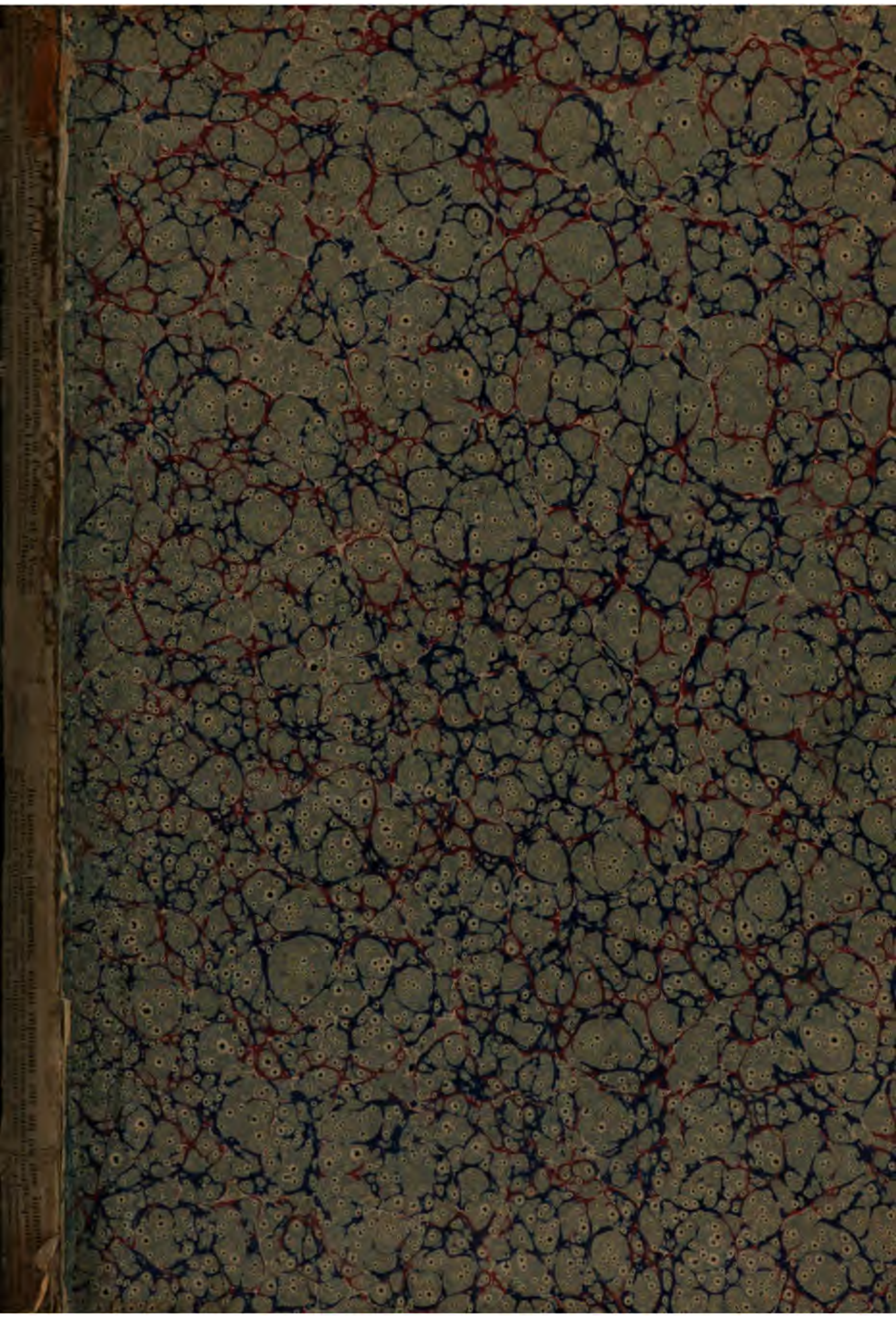


B 438562


ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CHARLES A. DENISON
B.L. 1893 LL.B. 1894
BEQUEST



à Monsieur Le Baron Pasquier
Président de la Chambre des Pairs

hommage de l'auteur

Dorely

/

DISCOURS

PRONONCÉ

DEVANT LA COUR ROYALE D'AIX,

PAR M. BORÉLY,

PROCUREUR GÉNÉRAL,

A L'AUDIENCE SOLENNELLE DU 3 NOVEMBRE 1835.



A Aix,
IMPRIMERIE DE PONTIER,
IMPRIMEUR DE LA COUR ROYALE,
Rue des Jardins, n° 14.
1835.

RENTRÉE SOLENNELLE

De la Cour Royale d'Aix.

DISCOURS

PRONONCÉ

PAR M. LE PROCUREUR GÉNÉRAL BORÉLY.

MESSIEURS,

Quelques années après notre première et si mémorable régénération politique, un de ces jeunes hommes de courage et de génie qui ont su vivre et mourir pour la liberté, déposait en des mains amies, dans celles d'un de nos compatriotes revêtu des plus hautes fonctions, *quelques avis aux Français* sur ce qu'ils avaient à craindre et sur ce qui leur manquait alors :

« Lorsque une grande Nation, écrivait-il, après avoir vieilli dans l'erreur et

l'insouciance, lasse enfin de malheurs et d'oppressions, se réveille de cette longue léthargie, et, par une insurrection juste et légitime, rentre dans tous ses droits et renverse l'ordre de choses qui les violait tous; elle ne peut, en un instant, se trouver établie et calme dans le nouvel état qui doit succéder à l'ancien. La forte impulsion donnée à une si pesante masse la fait vaciller quelque temps avant de pouvoir prendre son assiette. Ainsi, après que tout ce qui est mal est détruit, lorsqu'il faut que les mains chargées des réformes poursuivent à la hâte leur ouvrage, il ne faut pas espérer qu'un peuple encore chaud des émotions qu'il a reçues et exalté par le succès, puisse demeurer tranquille et attendre paisiblement le nouveau régime qu'on lui prépare. Tous pensent avoir acquis le droit, tous ont l'imprudente prétention d'y concourir autrement que par un dévouement sage et raisonnable. Tous veulent non-seulement assister et veiller à l'ensemble, mais encore présider au moins à une partie de l'édifice ; et comme toutes ces réformes partielles ne sont pas d'un intérêt général, aussi évident ni aussi frappant pour les masses, l'unanimité n'est pas aussi grande ni aussi active ; les efforts se croisent : un si grand nombre de pieds retarde la marche; un si grand nombre de bras retarde l'action.

» Dans cet état d'incertitude, la politique s'empare trop exclusivement des esprits; tous les autres travaux sont en suspens ; les têtes s'échauffent; on enfante ou on croit enfanter des idées; on s'y attache, on ne voit qu'elles; les patriotes qui, dans le premier instant, ne faisaient qu'un seul corps, parce qu'ils ne voyaient qu'un but, commencent à trouver entre eux des différences le plus souvent imaginaires.

» Chacun s'évertue et se travaille, chacun veut se montrer, chacun veut porter le drapeau; chacun exalte ce qu'il a déjà fait et ce qu'il compte faire encore ; chacun, dans ses principes, dans ses discours, dans ses actions, veut aller au delà des autres. Ceux qui, depuis longues années, imbus et nourris d'idées de liberté, ayant prévenu par leurs pensées tout ce qui arrive, se sont trouvés prêts d'avance et demeurent fermes et modérés, sont taxés d'un patriotisme peu zélé, par les nouveaux convertis. »

Messieurs! si ce jeune et infortuné philosophe qui décrivait ainsi l'histoire de son temps, contemplait aujourd'hui une autre grande époque, à même distance, quelques années après notre seconde et si glorieuse révolution, oserait-il demander aujourd'hui, comme il le faisait alors, s'il esquissait une peinture fantastique? Avec des teintes moins vives, avec des nuances moins colorées, ce tableau de mœurs et d'orages politiques ne retrace-t-il pas encore le même ensemble et des situations parfaitement identiques avec ce qui se passe actuellement sous nos yeux?

Ce rapprochement historique nous conduit à examiner quelle est en réalité notre situation actuelle, à indiquer ce qui doit l'améliorer : quels sont dans l'ordre judiciaire et dans tous les rangs de la société, les écarts à éviter, les qualités à encourager, et les vertus à mettre à l'ordre du jour.

Déjà nous vous avons offert le tribut de nos méditations sur plusieurs textes fort graves qui sortaient naturellement du sein des événements déplorables dont nous avions été témoins.

Si nous avions trompé de pareils sujets, nous ne saurions toutefois accuser que nous-même ; car des questions aussi liées au culte de la justice, aussi intimes aux événements contemporains, ne sauraient manquer d'aperçus féconds et nombreux.

A travers nos investigations quotidiennes, nos recherches constantes, au milieu de tant de conquêtes souvent contestées, nous voudrions plus que jamais posséder cet art qui dévoile, ou plutôt cet extinct qui porte à deviner les points lumineux destinés à éclairer notre avenir, à jalonner, à aplanir notre nouvelle route.

Dans chacune de nos phases historiques, des points culminants retracent, d'espace en espace, par le seul reflet de l'ordre judiciaire, quels furent les besoins des associations humaines et leur véritable situation intellectuelle.

Ce n'est point d'une manière soudaine et inattendue que les nations en travail obtiennent l'ordre, établissent leur organisation intérieure et relèvent leur dignité. Ce germe si fécond, cette force d'avenir, ne reposent point ignorés dans le sein des sociétés qui doivent elles-mêmes mettre en valeur les trésors qu'elles recèlent.

Le principe civilisateur de la Gaule pauvre et ignorante ne peut être le même que celui de la France moderne, riche d'institutions sages et éclairées; le droit d'imposer des influences sociales, de diriger les hommes ne reste pas toujours dans les mêmes corps, à quelque puissance qu'ils soient destinés à parvenir.

Néanmoins, parmi les supériorités morales que la foudre des orages politiques à frappées, a mutilées sans les anéantir, la magistrature française est encore au milieu de la nation cette autorité bienfaisante, véritablement protectrice de toutes les libertés, qui se relèvera intacte et non déchue. La magistrature conserve toujours en elle quelque chose du principe qui fait vivre et soutient la société, c'est-à-dire, ce sentiment profond, ce respect inné et ce tact si national des bienséances publiques.

Messieurs ! les bienséances publiques sont cette autorité mystérieuse et souveraine qui domine sur toutes les puissances, sur tous les rangs des états civilisés : c'est la destinée qui, dans le paganisme, dominait l'autorité même des dieux.

Au milieu de nous et surtout dans nos rangs, les bienséances publiques sont une

discipline d'honneur qui, dans l'administration des affaires publiques, dans l'exercice des droits civils, dans l'accomplissement des devoirs de chacun, inspirent ces égards réciproques, si nécessaires pour adoucir le contact des hommes entre eux et aider à leurs rapports mutuels.

Rigoureusement observées ce sont les bienséances publiques qui seules pourront un jour donner aux peuples méridionaux plus de douceur dans le caractère, plus d'aménité dans les mœurs : parmi les classes élevées elles porteront également mieux au goût de l'étude et des choses utiles. Elles nous obligent surtout à être plus dignes, plus circonspects, plus réservés, plus tolérants. En nous rendant meilleurs pour les autres, elles nous rendent aussi meilleurs pour nous-mêmes. Tout sentiment de malveillance est pénible ; malheur à ceux qui s'en font une habitude et un besoin !

Dans nos gouvernements populaires la science de la liberté ne peut pas être, comme le privilége du pouvoir dans les monarchies absolues, l'apanage exclusif d'une certaine classe d'individus.

Cependant ce seront toujours les grands corps de judicature qui seront, à toutes les époques, plus spécialement destinés à perpétuer ces antiques traditions, ces formes consacrées par le temps et ces manières de procéder pleines de réserve et de dignité qui forment, pour ainsi dire, le code des bienséances publiques.

Si c'est dans le temple de la justice que s'agitent les grandes questions d'où dépendent l'honneur, la vie et la fortune des citoyens, les interprètes des lois ne doivent-ils pas acquérir cette influence, cette considération si nécessaires pour inspirer au peuple le respect dont les magistrats doivent sans cesse être environnés ?

Dès qu'une constitution, qui satisfait à tous les besoins du siècle, est définitivement assise sur les bases qu'elle doit avoir ; qu'elle a été votée par un peuple instruit par le malheur, acceptée et jurée par un souverain également élevé à l'école de l'infortune, toutes les occupations civiles, l'application aux affaires publiques, les études sérieuses sur la législation obtiennent incontestablement la haute considération qu'elles méritent.

Alors la magistrature devient le véritable emblème de la raison, de la sagesse et des bienséances publiques : et tout vient ainsi se mettre en accord parfait avec les institutions du pays et la volonté générale.

Alors les bienséances publiques s'opposent à ce qu'on vienne disputer contre les lois, contre les traditions établies, contre les mœurs consacrées, devant ceux qui leur rendent publiquement hommage et qui sont préposés à leur application journalière ; alors chacun s'arrête respectueusement devant elles. Une sorte de religion, nous pourrons dire une espèce de superstition s'empare de toutes les imaginations

et leur impose ce sentiment de réserve et de modération qui est si salutaire dans ses effets.

Un des plus grands hommes du continent américain a dit que *la violation des lois ne restait jamais impunie*. Ne peut-on pas dire avec le même degré de conviction, qu'au milieu des nations civilisées et dans les gouvernements représentatifs surtout, la violation des bienséances publiques inflige également aux factions et aux hommes égarés le châtiment fatal qui les anéantit sans retour ?

En lisant attentivement l'histoire des révolutions de chaque peuple, ne peut-on pas en tirer une autre conséquence ni moins importante à considérer, ni moins intéressante à recueillir. Ce ne sont pas les gouvernements qui détruisent leurs ennemis, ni les partis qui s'élèvent inévitablement contre eux.

Les ennemis de tout gouvernement se détruisent ordinairement eux-mêmes ; ne pouvant être disciplinés, ils attaquent sans mesure, et offensant ainsi les bienséances publiques, ils se trouvent isolés et bientôt repoussés et répudiés par les masses.

Que si, au contraire, c'est le pouvoir qui ose blesser les bienséances nationales, qui touche au pacte fondamental, si c'est lui qui veut imposer au peuple les dominations que déjà il a secouées avec violence, alors s'élève cette formidable opposition des 221 qui fut si digne dans ses doléances, si respectueuse envers le souverain. N'est-ce pas, Messieurs, par le respect des bienséances publiques que cette immortelle assemblée a préparé, a assuré le triomphe des lois ? N'est-ce pas une si noble impulsion qui, dès son début, a placé la révolution de 1830 dans la voie large et sacrée de la légalité ? Qui sut mieux garder toutes ces hautes bienséances que celui qui en était l'image vivante et qui dirigeait par ce seul ascendant cette redoutable phalange. Le 24 juillet 1830, l'illustre général Lafayette, ignorant l'attentat qui, ce même jour, était décrété contre une charte jurée, épanchait ainsi ses douleurs et ses prophéties solennelles dans le sein de l'amitié :

« Il paraît que les coups d'état naguère imminents, sont différés ; mais l'intention contre-révolutionnaire n'est pas abandonnée. La loi électorale et la liberté de la presse sont les deux premiers points de mire. La chambre n'y consentira pas : elle demandera des institutions avant de voter le budget, et sans loi de finances, il n'y aura pas de payement d'impôt. Il serait facile de tout arranger en changeant le ministère et en donnant les quatre garanties indispensables. C'est ce qu'on ne veut pas faire, et alors la situation devient critique pour tous, excepté pour la nation qui, avec un peu de fermeté, est sûre de conserver ses droits reconnus, et si on la pousse à bout, d'en recouvrer d'autres qui, pour avoir été méconnus, n'en sont pas moins réels et imprescriptibles. »

Quelle révélation et que d'enseignements dans ces lignes !

Satisfait de ses glorieuses journées, le peuple Parisien vit, dans le calme et le silence, s'éloigner lentement, au grand soleil de juillet, délaissée par tous ses adhérents, une famille royale qui venait d'attenter à ses droits. Plus éclairé, plus modéré qu'il ne fut jamais, ce peuple montre alors qu'en sachant observer les hautes bienséances que commandent tour à tour une grande victoire et une grande infortune, il a enfin recouvré l'intégralité et la dignité de tous ses droits. Par cette réunion, inusitée jusqu'alors, de la force et des bienséances publiques, un monarque déchu, .traversant des provinces entières dans le silence et l'abandon, dut partout se convaincre de l'irrévocabilité de l'arrêt populaire et de l'infidélité des courtisans.

Depuis ce mémorable événement, à travers les émeutes, les séditions et la révolte en armes, la nation s'est toujours montrée fidèle à ces principes de modération et de convenance.

Enfin, Messieurs, un criminel attente froidement à la vie du chef de la nation. Au sein de la capitale, au milieu de toutes les pompes d'une fête et des réjouissances publiques, qui doit-on le plus admirer, au moment suprême du danger d'un grand peuple et d'un grand roi ! Tous deux à l'envi oubliant leur péril se montrent réciproquement les fidèles observateurs de toutes les bienséances publiques : et ce spectacle inouï dans nos fastes historiques révèle à lui seul la nouvelle attitude qu'ont pris en France, tous les rangs de la société.

Mais si le roi et le peuple, si tous les pouvoirs de l'état se sont trouvés prêts à se défendre devant tant de dangers; si toutes les difficultés, tous les obstacles, suscités avec tant d'acharnement et d'audace, ont été surmontés; si partout la loi seule a fait respecter l'ordre ainsi menacé, attaqué de toute part; si la légalité à été triomphante partout, la nation demande aujourd'hui quelque chose de plus encore que l'observance de la charte et des lois. La nation française, Messieurs, à la hauteur de civilisation où elle est parvenue, exige de nous que les lois et le pacte fondamental soient observés avec tout ce que prescrivent encore les bienséances publiques : c'est-à-dire, que toutes les attaques ennemies, quelque violentes, quelque inconvenantes qu'elles puissent être, nous trouvent toujours invariablement calmes, impassibles, ne cherchant jamais que la répression du désordre par la manifestation de la vérité et la seule application des lois.

Lorsque des accusés ont voulu rendre impossible le procès qui leur était intenté ; lorsque l'on créait dans tous les rangs de l'ordre judiciaire les difficultés les plus graves et les plus inouïes ; lorsque les magistrats français eux-mêmes ont été couverts d'insultes et d'outrages, le peuple n'a certainement point alors hésité, pour savoir

de quel côté se sont trouvées réunies toutes les bienséances publiques. Toutefois, il ne se contentera pas de laisser tomber son mépris et son blâme sur les ennemis de ses institutions et de son repos : il a besoin de donner ses témoignages de respect au premier corps judiciaire de France, et d'honorer publiquement le digne chef qui n'a cessé de présider avec le sentiment invariable de l'équité, de la bienveillance et de la justice.

Avons-nous suivi de si nobles exemples, Messieurs? Nos débats politiques nous ont-ils, cette année, retrouvés ce que nous avons été dans des temps plus orageux et plus difficiles?

Une circonstance bien douloureuse pour nous est venue mettre à l'épreuve notre dévouement au devoir et notre respect pour les bienséances publiques.

Le consul d'une nation amie, d'une nation qui ne cessera jamais de sympatiser avec les cœurs français, a dû paraître à une de nos précédentes sessions devant la Cour d'assises des Bouches-du-Rhône. Si l'attitude et le maintien de l'accusé furent dignes du représentant d'un peuple libre, le magistrat accusateur ne pense pas, Messieurs, s'être montré moins digne de représenter à son tour un roi qui chérit la justice et qui veut encore qu'elle soit rendue avec tous les égards que réclament les bienséances publiques.

Vers la fin du dernier siècle le même fait se passait aux États-Unis d'Amérique. Un consul français était soumis à des poursuites criminelles ordonnées par Washington. Le secrétaire d'état Jefferson donnait les instructions suivantes au procureur général :

« Le président désire que vous commenciez immédiatement des poursuites contre M. Duplaine, consul français à Boston, qui, par deux fois, s'est opposé à main armée à l'exécution des lois des États-Unis. Si, ce qui est probable, l'arrestation de ce consul est la première mesure que vous aurez à prendre, il faut l'accompagner de tout le respect qui est compatible avec la garde du prisonnier. Il faut aussi que l'emprisonnement soit aussi doux et aussi commode que le permettent les précautions à prendre contre une évasion. Ce sont là des distinctions auxquelles a droit un consul, c'est-à-dire, qu'il doit être traité avec une déférence particulière, comme marque de respect pour le souverain dont il est le délégué.

» Le président désire en outre que vous vous occupiez sur-le-champ de rechercher toutes les preuves du fait, et dans cette recherche vous devez vous considérer comme agissant autant dans l'intérêt de M. Duplaine que dans l'intérêt public, l'exacte vérité étant le seul résultat que l'on veuille obtenir. »

C'est ainsi, Messieurs, c'est en nous conduisant d'après de si généreuses, de si nobles maximes, que nous aimerons à répondre à toutes les calomnies qui sont,

chaque jour, dirigées contre les fonctionnaires publics. S'il est pénible de relever des faits qui nous touchent de près, il est cependant de devoir rigoureux de saisir quelque circonstance solennelle pour repousser les injurieuses suppositions que l'on ne cesse de prêter à ceux qui, toujours, ont marché d'un pas égal dans la voie philantropique et constitutionnelle, et qui en professant des principes longuement médités, ont su respecter les bienséances publiques.

Nous ne craignons pas de le répéter : le gouvernement a éprouvé des embarras de toute nature; il a rencontré des résistances inouïes ; il a vu s'élever les opinions les plus diverses, contractant l'union la plus fausse et la plus monstrueuse : tout cela devait être. Les bienséances publiques ont été ouvertement violées ; il fallait qu'elles le fussent pour la consolidation de la charte et des lois. La nation est attentive : elle n'a pas tardé à distinguer ce qu'elle devait attendre des uns et des autres. La nation ne veut pas être dirigée par ceux qui sont sans principes, sans bonne foi, sans croyances, sans antécédents politiques.

Quel avenir peuvent promettre, en effet, des partis qui ont combattu du jour au jour, sans but, sans règle, sans aucun sentiment des bienséances publiques. La nation sait bien qu'elle n'a rien à espérer de ceux qui attendent les faits pour avoir un système, les circonstances pour se créer une doctrine, l'imprévu pour tenter des révoltes. Le peuple ne croit plus à toutes les conversions soudaines de ceux qui briguent aujourd'hui les honneurs de la popularité, et qui, jadis, ont si activement coopéré à son asservissement.

Au contraire, les représentants actuels du pouvoir établi, élevés au sein des idées triomphantes, ont dû être choisis dans les rangs avancés du système politique qui est à l'œuvre aujourd'hui. Ce n'est qu'après avoir plané long-temps dans la même atmosphère politique, sur les hautes questions qui vont être à l'ordre du jour, que l'on peut descendre à l'application et se dévouer avec toute la force, toute la conviction qu'exige la défense du bon droit. Les principes politiques qui naissent sous le coup des événements, sont comme les courages qui ne se manifestent qu'au sifflement des balles et dans le confus désordre de la mêlée. Ces courages-là avancent inconsidérément, et par instinct prennent bientôt la fuite. Désormais les nations ne reconnaîtront de caractères vraiment aptes à diriger l'ordre social nouveau, que parmi ceux qui joindront à la pratique de principes publiquement et énergiquement avoués, l'observance également obligée des bienséances publiques.

Alors, Messieurs, on n'a plus qu'à se défendre contre les excès des opinions trop avancées ou rétrogrades. Le seul moyen de marquer ce temps d'arrêt, n'est-il pas de suivre rigoureusement tout ce que prescrivent les bienséances publiques?

Alors on laisse se discréditer et se perdre des feuilles publiques qu'abandonne la population entière. Ce n'est point sous les coups de nos poursuites que deux organes d'une opinion exagérée ont cessé de paraître pendant l'année qui vient de s'écouler.

Quand on sait apprécier les besoins et les vœux d'une nation, il n'est pas difficile de discerner quelles sont les idées théoriques dont elle est dégoûtée et même quelquefois alarmée.

D'autre part, quand on connaît aussi la propension au pouvoir, le penchant aux fonctions publiques, le besoin de domination d'une certaine classe qui jusqu'ici a méconnu la dignité du travail, il ne faut pas craindre de la voir se lier elle-même, se ranger toute seule sous son drapeau de privilége. Ce sont les journaux rétrogrades qui retiennent loin de toute participation aux affaires publiques ceux qui ne veulent point marcher avec la nation. Ces journaux rendent à un gouvernement libéral des services qui ne sont pas sans importance : forcés de blesser les bienséances publiques, ce sont eux qui détruisent toute l'influence de ce parti, qui veut chaque jour se séparer davantage des idées nouvelles. Ce n'est point lorsqu'il en retire l'avantage de l'homogénéité et de l'ensemble, qu'un gouvernement aussi prévoyant que le nôtre doit se montrer trop rigoureux envers un parti toujours plus aveuglé et qui persiste à se frapper, à se suicider lui-même.

Toutefois, Messieurs, pourquoi faut-il encore qu'une génération qui a été expulsée du pouvoir, veuille faire partager ses erreurs et ses fautes à ceux qu'elle laissera après elle ? Pourquoi ne pas pouvoir conserver l'espérance que les fils seront plus éclairés que les pères? Élevés tous sous la même bannière, dans les mêmes colléges avec les enfants du souverain et du peuple, ils pourraient éviter nos haines actuelles et nos divisions intestines. Quand de nos jours on voit non loin de nos frontières tant de jeunes Français nourris à l'étranger dans les fausses et dangereuses doctrines du pouvoir absolu et de la domination ultramontaine, n'y a-t-il pas lieu à déplorer un tel égarement et à gémir sur tant de passions invétérées ?

Ce n'est donc, Messieurs, qu'avec la mesure des plus hautes bienséances, mais en même temps avec fermeté et persévérance, que des poursuites seront dirigées contre les organes d'opinions qu'il ne faut pas trop redouter, même dans les régions les plus reculées du royaume.

Cependant, Messieurs, la presse vient de recevoir quelques modifications importantes : lorsqu'elles étaient discutées, pas une seule voix ne s'est élevée pour oser soutenir que la presse était faussement accusée. Même en combattant pour elle, ses défenseurs flétrissaient à l'envi ses excès. Ce blâme unanime nous a paru révéler également, de la manière la plus frappante, la justesse du texte, la nécessité du

sujet que nous sommes venu traiter, cette année, devant vous. En se livrant à tant d'excès, en offensant si ouvertement les bienséances publiques, la presse devait recevoir le châtiment de ses grossières inconvenances, si indignes de la nation la plus polie du globe.

Nous le répétons avec ce grand homme d'état d'un autre hémisphère : *la violation des bienséances publiques ne reste pas plus impunie que celle des lois.*

Parmi les modifications apportées à cette partie si importante de la législation, quelques-unes étaient par nous sollicitées depuis long-temps. Nos plaintes n'étaient ordinairement soumises au jury qu'après plusieurs sessions d'assises, c'est-à-dire, très-long-temps après la publication qui avait donné lieu au délit. Il a fallu abréger des délais qui compromettaient ainsi l'intérêt public. Dans chaque affaire politique les noms des jurés étaient livrés à la vengeance des factions ; il a fallu protéger la salutaire institution du jury et lui inspirer du courage par le vote secret. C'est sur une plainte que nous portâmes personnellement contre une feuille hostile, que le jury prenant l'initiative du vote secret, rendit, il y a quelques années, un verdict unanime qui vengeait les outrages qu'on avait seulement dirigés contre notre philantropie.

Nous revendiquâmes alors et nous revendiquons encore aujourd'hui l'honneur d'avoir, le premier, fait passer le détroit à un point de jurisprudence qui est devenu un article législatif. Le premier nous avons signalé les vrais moyens de réprimer la calomnie et l'injure. Le magistrat chargé de veiller avec efficacité à la sûreté publique, devait indiquer la seule voie à prendre en matière si délicate. Il ne s'est pas contenté de désigner cette voie d'une manière théorique ; il s'est immolé en exemple : il a fait, il a obligé d'autres à faire l'effort le plus méritoire, le plus pénible de tous sous la toge du magistrat, celui de se mettre en quelque sorte en opposition ouverte avec tous les préjugés nationaux. Il a demandé qu'une indemnité pécuniaire, qu'une rétribution considérable lui fût allouée. S'il n'a obtenu qu'un dixième de l'allocation réclamée, la loi nouvelle a triplé ce qui alors fut trouvé trop élevé. Quand on ne rend pas justice entière, quand on hésite devant la calomnie, devant les factions, les mauvaises passions gagnent du terrain : les législateurs sont dès-lors obligés de partager l'alarme générale, et des peines plus fortes sont jugées indispensables.

Nous n'avons point à examiner ici si la voie des dommages-intérêts ne devrait pas être préférée au système des amendes ; mais quoi qu'il en soit ne décourageons pas ceux qui osent réclamer justice, ceux qui ont eux-mêmes la force, la dignité de faire venger leur honneur par la puissance des lois, sans recourir et sans se placer

constamment sous l'égide de l'autorité. La dignité de l'homme s'acquiert et se relève mieux par le fait de l'homme que par la protection du pouvoir. Lorsque le jury veut atteindre et réprimer la diffamation, ne rendons pas illusoire le châtiment que réclame la société, qu'a droit d'obtenir chaque citoyen, et ne soyons pas les appréciateurs trop parcimonieux de ~~l'homme~~ outragé.

Lorsque le jury, qui est le véritable organe du pays, comprend aussi bien sa haute mission, et qu'il met autant de zèle, autant d'intelligence et de courage qu'il en a ordinairement montré dans ce département, il a droit d'exiger le même concours de fermeté et de résistance. Dans aucune autre partie du royaume on ne citerait peut-être de la part des jurés plus de traits de dévouement et de civisme de nature à pouvoir être comparés à ceux que relève avec un juste orgueil dans ses annales, une autre nation, si jalouse et si fière de toutes ses libertés.

Aux assises de Glocester, le marquis de Worcester, fils aîné du duc de Beaufort, désigné comme *Foreman* du grand jury, devait se trouver aux grandes revues de Belgique ; il suspendit son voyage : avant tout autre service public, même comme militaire, il voulait remplir dans son pays le premier devoir de citoyen.

Cette année, Messieurs, aux assises du 2me trimestre des Bouches-du-Rhône, un de nos jurés a quitté la capitale le 8 mai dernier : le 11 il assistait à l'ouverture de la session (1).

Cet exemple, et plusieurs autres que nous regrettons de ne pouvoir vous citer, apportent, il est vrai, bien des consolations et bien des espérances au magistrat préposé à l'action des lois, à celui surtout qui croit si fermement que notre ordre politique ne peut se développer, que la liberté ne peut définitivement s'établir que sous la souveraineté de la loi : *sub lege libertas*. Quels que soient les combats que nous pourrons encore avoir à soutenir pour atteindre à ce but si élevé, nous sommes toujours plus intimément convaincus que les bienséances publiques seules peuvent rendre à l'avenir l'exercice de toutes nos fonctions publiques moins difficile et plus honorable.

Mais jusqu'à ce jour, lorsque on a voulu remplir sur ce terrain tous les devoirs de magistrat, d'homme politique, il a fallu opposer bien du calme à tant de tourmentes, de la modération et quelque dignité à tant d'excès et à toutes les incon-

---

(1) *M. François-Édouard Roque, Courtier royal à Marseille.*

venances de l'esprit de parti (1) : il a fallu posséder une foi vive dans l'avenir, une confiance invariable dans le bon sens du peuple, et encore une organisation robuste. Mais les facultés publiques s'altèrent bien plus promptement que le moral.

---

(1) *Extrait du* Messager *de Marseille, du 2 mai 1827, n. 76 :*

« *A l'occasion du retrait du projet de loi sur la liberté de la presse une grande partie des plus notables habitants de cette cité s'est réunie à un brillant banquet : nous croyons tout dire en annonçant que dans une assemblée de plus de cent personnes ont comptait plus de 80 électeurs.*

» *Voici un des toasts :*

» *Par M. le président Borély.*

» *A la plus vitale de nos libertés publiques, — à celle qui assure toutes les autres, — qui sauvegarde tous les intérêts, — qui éclaire le pouvoir, — et protège le peuple.*

» *A LA LIBERTÉ DE LA PRESSE.*

Messieurs,

« *En conservant cette garantie de tous nos droits, — sachons aussi remplir tous nos devoirs, — c'est en se rendant digne des bonnes institutions qu'on les conserve, — c'est en respectant la loi qu'elle nous couvre à son tour de son égide tutélaire.* »

Extrait des motifs du jugement prononcé le 8 novembre 1829, par M. Borély, président du tribunal correctionnel de Marseille, contre le gérant responsable du Nouveau Phocéen :

« *Attendu que toutes ces attaques ne peuvent être assimilées, ni à la discussion, ni à la censure d'actes administratifs; qu'elles présentent au contraire une succession d'outrages qui compromettent autant les libertés publiques qu'elles peuvent déconsidérer l'administration et alarmer la conscience des gens de bien . . . . . .*

» *Considérant enfin qu'en pareille matière, si les Tribunaux doivent réprimer les écarts de la liberté de la presse, ils doivent éviter avec la même sollicitude tout ce qui pourrait entraver les bienfaits de cette liberté.* »

Extrait de la Gazette du Midi, *du 2 octobre 1835, n. 850.*

« *Et au nom de qui s'exercent ces rigueurs ? Au nom d'un procureur général qui, sous la restauration, allait, répétant à tout Marseille :* « *Si j'étais législateur, ma loi sur la presse serait ainsi conçue :*

» Article unique. La liberté de la presse est illimitée. » . . . .

» *Et l'on ne veut pas que nous parlions d'opinions reniées, d'antécédents foulés aux pieds !......* »

Pour nous aussi, Messieurs, le pouvoir a été un pénible champ de bataille, un véritable siège de douleur. Nous n'avons pas succombé à la peine, mais nos forces épuisées nous ont contraint, cette année, à une absence qui a été fatale à notre dévouement. Lorsque un général se trouve éloigné du champ de bataille, il est plus malheureux que s'il était atteint par le boulet. Ces regrets, Messieurs, nous dispensent d'en exprimer d'autres. Les bienséances publiques nous commandent ici le silence.

Toutefois, nous ne saurions nous taire sur les pertes que la Cour et le barreau viennent de faire cette année.

M. le conseiller de Gastaud, notre respectable doyen, a succombé à une maladie douloureuse. Depuis long-temps son zèle le trompait sur ses forces. Son amour pour la justice, le désir d'accomplir ses devoirs, l'honneur de présider assez souvent la première chambre ont peut-être hâté une séparation si douloureuse pour nous, si affligeante pour sa famille (1).

Un jurisconsulte distingué et laborieux qui avait appartenu au barreau d'Aix, est venu expirer dans cette ville au milieu des siens, entouré de l'estime publique et des consolations de l'amitié.

M. Desolliers a traversé nos orages politiques, en homme modéré, modeste, mais toujours fidèle aux principes constitutionnels. Bâtonnier de l'ordre des avocats de Marseille, il a donné l'exemple du travail et du maintien de la discipline. Attaché à la mairie d'une vaste cité, il appliquait à l'administration des deniers publics toutes les vertus qu'il pratiquait ailleurs. Membre du conseil général des Bouches-du-Rhône, il a défendu sans hésitation, dans des temps difficiles, en homme véritablement religieux tous les principes de l'église Gallicane ; il a combattu avec force une proposition anti-nationale, qui fut faite alors pour rappeler une corporation prescrite. Enfin, décoré de la croix d'officier de la légion d'honneur, il est venu terminer sa carrière dans la ville où il l'avait commencée.

AVOCATS, vous aussi vous êtes soumis au joug des devoirs sur lesquels nous venons de discourir. Jaloux d'une indépendance qui fait la gloire de votre ordre,

---

(1) Nous suppléons ici au témoignage d'estime et de regrets qui était publiquement dû au doyen du barreau d'Aix : M. Bremond-la-Roque, ancien bâtonnier, ayant cessé de vivre pendant l'invasion cholérique, on a généralement ignoré la mort de cet homme de bien.

l'honneur de la société, que le pouvoir veut et sait respecter, ne devez-vous pas vous méfier à votre tour de ces élans, de ces mouvements généreux, sans doute dans leur principe, mais mal réglés et qui font quelquefois faillir aux bienséances publiques.

Pourquoi faut-il que le premier barreau de France, qui a fait, dans le courant de cette année, une opposition à laquelle on a cherché à donner tant de retentissement, ait pu croire qu'un gouvernement libéral puisse jamais attenter à son indépendance? En se laissant entraîner à un tel sentiment de méfiance et d'hostilité, ne devait-il pas craindre qu'on en vînt aussi à rechercher s'il s'était toujours montré lui-même aussi ombrageux, aussi jaloux de son indépendance. Sans ignorer ce que peut sur les caractères les plus fermes, les plus honorables, l'empire des circonstances, ce n'est pas nous qui avons oublié que le plus illustre de nos compatriotes, notre meilleur ami, fut écarté du barreau de Paris, sans réclamations, sans résistances de la part d'une réunion de doctes et courageux jurisconsultes. Manuel ne put jamais obtenir sa transcription sur le tableau des avocats de la capitale. S'il fut trop fier pour se plaindre; personne ne fut assez fort pour oser proférer alors une seule plainte en sa faveur.

Pourquoi faut-il encore que le barreau de Marseille, qui s'est tant hâté d'adhérer à une délibération dont l'esprit de parti s'est si évidemment emparé, n'ait point aussi gardé le souvenir qu'un de ses membres, le plus distingué de tous, fut arraché à ses fonctions de bâtonnier (1), sans opposition, sans plainte aucune de l'ordre, et qu'on trouvât aussi facilement alors un autre bâtonnier pour accepter ce titre, après un acte brutalement signifié à un corps indépendant, au même corps qui aujourd'hui se montre si susceptible en présence d'un gouvernement juste et modéré.

Ce n'est point, nous aimons à le dire, ce n'est point du sein de votre barreau, Messieurs, que seront jamais exhumés d'aussi affligeants souvenirs. Mais si nous ne saurions approuver l'adhésion qu'a donnée votre conseil de discipline dans la circonstance que nous venons de rappeler, nous convenons aussi que cette adhésion,

---

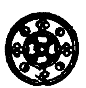
(1) C'est par arrêté du 17 novembre 1822, que le ministre de la justice annula la nomination du bâtonnier de l'ordre des avocats de Marseille. M. Thomas qui était alors, par son profond savoir et par son mérite, à la tête de cet ordre, est aujourd'hui avec non moins de distinction à la tête de l'administration départementale et conseiller d'état.

peu conforme à vos habitudes de réserves et de circonspections, ne pouvait avoir à nos yeux beaucoup de gravité. Bien des hésitations et des scrupules se sont alors manifestés parmi vos anciens, et votre délibération nous a paru devoir être considérée bien moins comme un acte d'opposition et d'hostilité, que comme le résultat d'un moment d'entraînement et de faiblesse. C'est ainsi que l'on se trouve encore involontairement porté à apprécier quels ont pu être les motifs qui ont écarté de votre conseil celui qui avait été élu bâtonnier à l'unanimité, et qui après, n'avait pu se rendre indigne de tant d'honorables suffrages.

C'est dans les moments de crise, d'envahissement de pouvoir qu'il faut montrer les susceptibilités de corps, réclamer l'observation des règlements et des bienséances publiques; mais lorsque dans un gouvernement éclairé se trouvent à la tête de toutes les branches des administrations publiques les jurisconsultes les plus habiles, les caractères les plus distingués du royaume, peut-on croire que ce soient ces hommes de science profonde, de conscience politique, qui veuillent attenter à l'indépendance d'un ordre qu'ils ont tant illustré eux-mêmes ?

AVOUÉS, ce n'est point à vous non plus que la rigueur du devoir nous appelle aujourd'hui à exprimer des regrets. Votre conduite a été, cette année, ce qu'elle est habituellement devant la Cour, convenable, bienséante sous tous les rapports.

Nous requérons POUR LE ROI, qu'il plaise à la Cour admettre, suivant l'usage, les avocats présents à la barre à renouveler leur serment.



2

SOCIÉTÉ ROYALE

POUR L'AMÉLIORATION DES PRISONS DU ROYAUME.

PROCÈS-VERBAL

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

TENUE LE 29 JANVIER 1830

SOUS LA PRÉSIDENCE

DE S. A. R. MONSEIGNEUR LE DAUPHIN.



A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE ROYALE.

FÉVRIER 1830.

PROCÈS-VERBAL

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

TENUE LE 29 JANVIER 1830

SOUS LA PRÉSIDENCE

DE S. A. R. MONSEIGNEUR LE DAUPHIN.

L'AN 1830, le 29 janvier, sur la convocation faite par M. le Ministre de l'intérieur, au nom de MONSEIGNEUR LE DAUPHIN, les membres de la Société royale pour l'amélioration des prisons du royaume se sont réunis au palais des Tuileries, dans un des salons de SON ALTESSE ROYALE.

A midi, SON ALTESSE ROYALE est entrée, accompagnée de M. le Ministre de l'intérieur et de M. le Duc DE DOUDEAUVILLE, l'un des secrétaires.

MONSEIGNEUR, après s'être entretenu avec plusieurs des membres de la Société, et leur avoir adressé des paroles pleines de bienveillance, ouvre la séance.

SON ALTESSE ROYALE commence par témoigner la vive satisfaction qu'elle éprouve toutes les fois qu'elle vient présider une assemblée composée d'hommes dont les noms rappellent tant de talens, tant de services, et qui tous sont animés de l'amour du bien public; elle exprime ses regrets sur la perte douloureuse que la Société a faite de deux de ses membres, recommandables à tant de titres :

L'un, M. BILLECOCQ, secrétaire de l'assemblée, cet homme de bien, ce modèle de vertus, qui ne fut pas moins célèbre comme jurisconsulte que comme orateur; l'autre, M. le Comte DARU, membre du Conseil général des prisons, qui s'est distingué tout à-la-fois par ses travaux littéraires et par ses services dans la haute administration.

Après cet éloge, que relève encore l'accent d'une auguste bonté, MONSEIGNEUR propose, pour remplacer M. BILLECOCQ dans les fonctions de secrétaire, M. HUTTEAU D'ORIGNY, un des maires de Paris.

SON ALTESSE ROYALE propose aussi M. le Duc DE GAËTE pour remplacer M. le Comte DARU, en qualité de membre de la commission de comptabilité.

Sur l'invitation de MONSEIGNEUR, M. HUTTEAU D'ORIGNY prend place au bureau des secrétaires.

L'un d'eux, M. le Duc DE DOUDEAUVILLE, avec l'agrément de MONSEIGNEUR, et pour fixer l'attention de la Société sur la division et l'ordre de ses travaux, fait observer, 1.° qu'aux termes de l'article 10 de l'ordonnance royale du 9 avril 1819, et de l'article 10 du réglement approuvé par le Roi, le 11 août suivant, l'inspection des prisons est exclusivement attribuée aux membres du Conseil général; que chacun d'eux doit l'exercer pour les prisons de son arrondissement seulement, à moins que le Ministre de l'intérieur ne le charge d'en visiter d'autres; auquel cas, des instructions et des pouvoirs spéciaux lui sont remis;

2.° Que, conformément aux articles 10 et 14 des statuts de la Société, il est rendu compte de ses travaux, lors des assemblées générales; mais que chacun de ses membres peut faire parvenir au Conseil général les renseignemens, documens et projets qu'il juge utiles à l'amélioration de l'état des prisons du royaume.

M. le Duc DECAZES croit devoir remarquer à ce sujet que, dans sa séance du 14 juin 1819, la Société a décidé que les mémoires qui lui seraient adressés dans l'intervalle d'une assemblée à l'autre, seraient envoyés aux secrétaires, qui devraient en donner l'analyse à la séance suivante.

M. le Duc DE DOUDEAUVILLE, en reconnaissant la justesse de cette citation, ajoute qu'elle est d'accord avec les dispositions qu'il a cru utile de rappeler, pour qu'aucun des membres de la Société n'ignorât que les mémoires et observations qu'il aurait à présenter doivent toujours être remis au Conseil avant les assemblées générales.

Un des secrétaires donne lecture des noms des candidats qui desirent faire partie de la Société, et qui, aux termes de l'article 3 de ses statuts, sont présentés par quatre de ses membres, sauf l'agrément de SA MAJESTÉ.

Ces candidats sont

MM. DE BASTEROT, auteur d'un ouvrage présenté à SON ALTESSE ROYALE sur la comparaison entre le système pénitentiaire des prisons et celui de la déportation;
- Jules DU JAY, Inspecteur des hospices du Royaume;
- Le Marquis DE CRILLON;
- MANGIN, Préfet de police;
- TARBÉ, Substitut du Procureur général près la Cour royale de Paris;

DE LA HAYE, juge au tribunal de première instance;
Le Vicomte DE MARTIGNAC;
BILLECOCQ fils;
Le Vicomte DE LA ROCHEFOUCAULD;
Laurent DE JUSSIEU.

L'ordre du jour, dont il est donné lecture, indique les différens rapports qui doivent être entendus : le premier est celui de M. le Ministre de l'intérieur; Son Excellence s'exprime en ces termes[1] :

MONSEIGNEUR, MESSIEURS,

« L'humanité et la bienfaisance nous réunissent dans cette enceinte sous les auspices d'un prince qui n'a pas dédaigné de couvrir de sa sollicitude les malheureux qui gémissent dans les prisons. Chaque année, l'administration vient faire hommage à MONSEIGNEUR des progrès qu'elle a faits dans la carrière qu'elle poursuit avec persévérance, recueillir des avertissemens utiles, source féconde de nouvelles améliorations, et rendre grâce à votre auguste président de la salutaire influence qu'il exerce sur le sort des prisonniers. Je m'estime heureux d'être appelé à remplir ce devoir.

» La route que nous avons à parcourir est immense; toutefois, nous pouvons en mesurer l'étendue par le bien qui a été opéré avec le concours de la Société, depuis son institution. Il serait sans doute superflu de retracer ici les faits consignés dans le rapport très-détaillé dont la Société a entendu la lecture dans la dernière séance. A cette époque, près de vingt-huit millions avaient déjà été affectés à la construction et à l'assainissement des prisons.

» L'année qui vient de finir et celle qui l'a précédée ont vu entreprendre ou accomplir de nouvelles améliorations. En 1828, *les travaux de construction* ont absorbé une somme de 2,851,439 fr. 60 c. Ils ont été poursuivis en 1829, et de nouvelles constructions ont été entreprises à Belley (Ain), à Fougères (Ille-et-Vilaine), pour l'établissement de deux maisons d'arrêt; à Landerneau, pour la construction d'une prison cantonnale. Le département de l'Aube réunit dans un bâtiment qui sera approprié à cet usage la maison de justice et la maison d'arrêt de Troyes. On s'occupe de l'agrandissement et de la restauration de la maison d'arrêt de Barbezieux (Charente), de celles de Blaye (Gironde), de Bar-le-Duc

(1) Le bureau a pensé que ce rapport, qui est un compte administratif, tant de l'état des prisons que des améliorations à espérer, devait être consigné en entier dans le procès-verbal.

(Meuse), de Hazebrouck (Nord), de Versailles (Seine-et-Oise), et d'Abbeville (Somme). Diverses circonstances, et notamment le défaut de ressources pécuniaires, avaient entraîné l'interruption des travaux de construction des prisons d'Aix (Bouches-du-Rhône), entrepris depuis plusieurs années. Ces travaux viennent d'être repris. Des projets sont à l'étude pour la restauration des prisons de Niort et de Melle (Deux-Sèvres), de Saint-Flour (Cantal), et de Saint-Omer (Pas-de-Calais).

» Les prisons de la Rochelle (Charente-inférieure), Toulouse (Haute-Garonne), Montpellier (Hérault), Montbrison (Loire), Ancenis (Loire-Inférieure), Dunkerque (Nord), Saint-Omer (Pas-de-Calais), Baïonne (Basses-Pyrénées), et Lille (Nord), réclamaient des agrandissemens : les terrains nécessaires ont été achetés dans le cours de l'année 1829.

» La ville de Paris poursuit avec une honorable persévérance la restauration de ses prisons. Une somme de 11,179,997 francs 61 centimes est affectée à l'exécution complète des projets qui ont été définitivement arrêtés. Les détenus des deux sexes seront répartis et classés dans treize maisons. Cinq seront exclusivement affectées à la détention des hommes; savoir : une maison d'arrêt, une maison de correction pour les condamnés à moins d'un an d'emprisonnement, et pour les condamnés à un an et plus, attendant leur transfèrement dans les maisons centrales de détention; une prison de dépôt pour les condamnés aux travaux forcés, jusqu'au moment du départ pour les bagnes; une maison de répression pour les vagabonds, et une maison particulière pour les jeunes garçons détenus par forme de correction paternelle.

» Quatre maisons seront affectées à la détention des femmes; savoir : une maison d'arrêt, une maison de correction, une prison hospice pour les filles publiques et les vagabondes, et une pour les jeunes filles détenues par voie de correction paternelle.

» Enfin quatre maisons serviront à la détention des deux sexes, où ils seront séparés et classés conformément aux lois et réglemens : une prison de police municipale, une maison de justice, un dépôt de mendicité, et une maison spéciale affectée aux détenus pour dettes.

» La loi du 28 juin 1829 ayant complété les fonds nécessaires pour l'achèvement des travaux entrepris par la ville de Paris et le département de la Seine, le zèle éclairé de ses magistrats hâtera l'accomplissement de cette grande entreprise, à laquelle 4,449,543 francs ont déjà été employés.

» En 1829, les travaux d'achèvement des maisons centrales de Beaulieu (Calvados), Rennes (Ille-et-Vilaine), et Clermont (Oise), ont absorbé une somme de 500,000 francs. De nouvelles constructions dans les maisons de Clairvaux (Aube), Eysse (Lot-et-Garonne), Limoges (Haute-Vienne), dont l'état sanitaire était si affligeant l'année dernière, ont puissamment contribué à y ramener la salubrité. La mortalité a sensiblement diminué.

» L'encombrement des prisons étant une des causes les plus actives de la mortalité, on s'attache à établir partout des dortoirs et des ateliers en rapport avec les besoins de la population. Mais, à mesure que les constructions s'étendent, le nombre des prisonniers augmente. L'accroissement est de 3,905 depuis le 1.er janvier 1820 jusqu'au 1.er octobre 1829. Cette circonstance, affligeante sous beaucoup de rapports, retarde l'époque où il sera permis d'adopter un classement régulier parmi les détenus. Cependant il importe d'arriver, le plus promptement possible, à un état de choses qui permette de tenter avec plus de succès l'amélioration morale du régime de nos prisons. Vainement on espèrerait l'obtenir sans le secours d'une classification commandée par nos lois et réclamée par l'intérêt de la société. Aussi tous les efforts tendent à hâter les constructions, autant que les ressources du pays le permettent.

» Dans quelques départemens, des constructions entreprises depuis plusieurs années étaient interrompues, ou s'effectuaient lentement. Les prisonniers, renfermés dans des bâtimens malsains ou insuffisans, réclamaient la bienfaisance de la Société. Le Conseil général des prisons, interprète de vos généreux sentimens, a proposé à votre auguste président de venir au secours des départemens des Hautes-Alpes, de l'Aude, de la Gironde, de la Lozère, de la Meurthe, du Morbihan, de l'Orne, des Basses-Pyrénées, de la Sarthe, des Deux-Sèvres et des Vosges. M. LE DAUPHIN a daigné, d'après son avis, et sur la proposition du Ministre de l'intérieur, répartir entre eux une somme de 47,000 fr., prélevée sur les fonds de la Société. Partout ce secours a été reçu avec reconnaissance, et a provoqué de nouveaux sacrifices de la part des localités.

» *Le manque de vêtemens,* dans plusieurs maisons d'arrêt et de justice, ayant été signalé dans la dernière séance de la Société royale, la même bienfaisance s'est exercée en faveur de trente-un départemens; ils ont reçu une somme de 35,000 fr., qui a servi à l'établissement de vestiaires qui seront désormais entretenus avec les ressources qu'offrent les localités, soit qu'elles proviennent de la charité publique, si active en France, où elle reçoit de si augustes encouragemens, soit que les ressources départementales puissent y être appliquées. Les fonds de la Société ne permettant pas à MONSEIGNEUR de renouveler de pareils actes de bienfaisance, ces départemens ont été avertis, d'après le vœu émis par le Conseil général des prisons, de l'intention qui avait présidé à la distribution de cet encouragement. A peine aviez-vous entendu quelques-uns des membres de cette assemblée plaider la cause de l'infortune, que les souffrances qu'ils avaient signalées étaient soulagées par M. LE DAUPHIN sur tous les points de la France. La Société royale ne s'est pas bornée à révéler les besoins d'une classe nombreuse; sa bienfaisance

et son humanité se sont exercées simultanément : mettant l'exemple à côté du précepte, son influence salutaire a doublé le prix du bienfait accordé.

» Parmi les faits qui ont excité particulièrement sa sollicitude, *la présence d'un grand nombre de condamnés* à plus d'un an de détention dans les prisons départementales, *et le séjour que font les aliénés* dans ces prisons avant leur interdiction, ont été signalés comme un des inconvéniens de l'état actuel des choses auquel il était le plus urgent de remédier. Tel est aussi le but constant des efforts de l'administration ; mais il est impossible que les condamnés ne séjournent pas plus ou moins long-temps dans les prisons départementales, tant qu'on ne sera pas arrivé à compléter le système de construction des maisons centrales. Or, plusieurs causes concourent à retarder l'accomplissement de ce bienfait. D'une part, il est des obstacles que le temps seul permet de surmonter, et il faut bien se soumettre à cette condition ; de l'autre, à mesure que nous construisions, le nombre des prisonniers augmentait ; enfin, l'expérience ayant démontré que la mortalité faisait des ravages dans quelques maisons centrales, parce qu'elles étaient trop peuplées, il a fallu réduire la population, et ce n'est qu'à ce prix qu'on a pu ramener la salubrité dans ces maisons.

» Relativement aux aliénés, il a fallu aussi subir la loi de la nécessité ; elle seule peut faire tolérer la présence de ces êtres malheureux dans les lieux destinés à la répression du crime. Les lois qui protègent la liberté individuelle ne permettent point à l'autorité de faire séquestrer de la société les individus atteints de cette triste maladie, avant que leur interdiction ait été prononcée par les tribunaux. Par une conséquence nécessaire de l'état de notre législation, ils séjournent dans les prisons pendant la durée de la procédure qui précède leur interdiction. D'autres causes les y retiennent après le jugement : peu d'hospices en France offrent des locaux convenables pour recevoir et pour traiter les aliénés. C'est cependant dans les hospices et dans les maisons de santé que ces infortunés devraient être recueillis, et tous les efforts de l'Administration tendent à amener cet heureux résultat.

» D'après un relevé fait en 1822, 9,000 aliénés environ existaient en France. Huit maisons, exclusivement affectées à cette classe de malades, en contenaient 1,500 ; les hospices de Bicêtre et de la Salpétrière, à Paris, en comptaient à-peu-près 1,700 : en tout 3,200. Les autres, au nombre de 5,800, étaient logés soit dans les hôpitaux ordinaires, soit dans les prisons. Depuis cette époque, 25 nouveaux établissemens spéciaux, presque tous entretenus sur les fonds départementaux, ont été fondés, indépendamment des maisons de santé particulières, qui sont assez nombreuses, et des quartiers séparés réservés dans un certain nombre d'hospices pour le traitement de ce genre de maladie. Sept autres sont projetés et seront créés incessamment. Enfin, dans des localités où le manque de ressources n'a pas encore permis

de fonder des établissemens spéciaux, et où les hospices ne peuvent point recevoir les aliénés, on a essayé d'y suppléer par des loges provisoires construites dans les prisons.

» Toutefois, les efforts faits par le Gouvernement pour améliorer le sort de ces malheureux produisent dans quelques localités un effet contraire à ses vues bienfaisantes : les hospices leur retirent leur protection et leurs secours, comme s'ils cessaient d'avoir des droits à leur appui, parce que le Gouvernement s'occupe d'améliorer leur sort. Tous les actes de l'administration tendent à détruire une erreur qui du reste puise sa source dans un sentiment de bienveillance pour les pauvres plus spécialement confiés aux soins des hospices. Je me propose d'éclairer leur charité, après avoir constaté l'effet des mesures partielles qui ont été prises pour remédier à l'état de choses qui a justement excité la sollicitude de plusieurs membres de cette assemblée. J'espère qu'il me sera facile de démontrer à des hommes qui se consacrent au soulagement des pauvres, qu'il est utile, qu'il est indispensable que, dans tous les hospices situés dans les villes où siègent les tribunaux de première instance, il y ait des locaux pour recevoir les insensés pendant l'instruction de la procédure en interdiction, et en attendant leur translation dans un établissement spécial où ils pourront recevoir des soins plus appropriés au genre de maladie dont ils sont atteints.

» En associant ainsi les efforts des administrations charitables à ceux des Conseils généraux des départemens, nous arriverons plus promptement au but vers lequel nous tendons. Alors, en suivant les formes prescrites pour la translation des détenus malades dans les hospices, les aliénés pourront y être reçus immédiatement après avoir été écroués en vertu des ordres de l'autorité judiciaire. L'humanité et l'ordre public seront satisfaits, et de nouvelles actions de grâces s'élèveront vers cette enceinte où le sort des insensés gissant dans les prisons a excité un vif et touchant intérêt. Et, puisque j'invoque le souvenir des généreux efforts de la Société royale, qu'il me soit permis de rendre hommage à la touchante sollicitude d'un prince qui ne dédaigne pas de s'enquérir lui-même, dans ses voyages, de l'état des prisons! Un membre de la Société, attaché à la personne de M. le Dauphin, chargé par S. A. R. de visiter les prisons de Cherbourg reconstruites à grands frais, a signalé des vices de construction susceptibles de produire des effets nuisibles à la santé des détenus, la destruction et le défaut de remplacement immédiat d'objets mobiliers nécessaires à leur bien-être, l'inobservation des réglemens en ce qui concerne le classement des prisonniers, la présence dans la maison d'arrêt de plusieurs aliénés confondus avec les détenus; enfin l'envahissement momentané d'une salle dépendante de cette maison d'arrêt par des malades évacués de l'hospice, à cause de l'insuffisance des locaux. Une prompte réparation a été le résultat de la haute intervention de MONSEIGNEUR : les abus signalés ont

été détruits, les travaux convenables ont été faits, et les gens de l'art recherchent avec soin les moyens de prévenir l'infiltration des eaux qui rendent l'établissement humide. Des avertissemens partis des marches du trône sont d'autant plus efficaces, qu'ils émanent d'une source où la bienfaisance est inépuisable, et qu'ils excitent la reconnaissance en même temps qu'ils associent toutes les volontés à l'exécution des mesures prescrites.

» Des observations ont été faites, dans la dernière séance, *sur la disposition des bâtimens et le régime de plusieurs prisons* des départemens de l'Ouest. Il me reste à démontrer qu'elles n'ont pas été stériles. Celles contenues dans les Mémoires déposés sur le bureau n'ont point appelé à un moindre degré l'attention de l'administration; recueillies avec sollicitude, elles ont également porté leur fruit.

» Les locaux affectés au service de la Pistole, dans la maison d'arrêt de Chinon, avaient été envahis par le concierge; cette usurpation, trop commune dans les établissemens de ce genre, a été réprimée : le logement personnel du concierge a été réduit de manière à permettre toutes les divisions convenables parmi les détenus. Cette maison présente du reste toutes les conditions de sûreté et de salubrité prescrites par les réglemens.

» L'attention de M. le Préfet d'Indre-et-Loire a été appelée aussi sur la nécessité d'agrandir les prisons de Tours, trop resserrées pour leur population, de réduire le nombre de pièces occupées par le concierge, de renouveler plus fréquemment la paille des lits de camp, d'adoucir le régime des cachots, et de veiller à ce que des rigueurs inutiles ne fussent pas exercées à l'égard des détenus. Ces diverses parties du service ont été améliorées par les soins des autorités locales et des membres de la commission des prisons.

» Le Conseil général a long-temps balancé entre le projet d'effectuer l'agrandissement des prisons de Tours et celui d'une construction neuve sur un autre emplacement. Dans sa dernière session, il a adopté le premier parti et a voté des fonds considérables pour l'acquisition des maisons voisines et l'exécution des travaux d'agrandissement. Ainsi les vœux exprimés dans cette enceinte ne tarderont pas à être réalisés.

» Des dispositions ont été prescrites pour améliorer le régime intérieur des maisons de dépôt et de sûreté du département d'Indre-et-Loire, et pour abréger le séjour, dans ces dépôts, des détenus transférés par la gendarmerie.

» A Saint-Brieux, le vestiaire a été amélioré et mis en rapport avec les besoins, au moyen des secours accordés par M. le DAUPHIN. Un aumônier, jouissant d'un traitement annuel de 1,200 francs, y remplit les devoirs de son ministère; le régime alimentaire est conforme aux réglemens. Enfin, les prisons vont être agrandies par l'addition d'un quartier

neuf au bâtiment actuel, destiné à servir de maison d'arrêt; les fonds nécessaires ont été votés à cet effet par le Conseil général.

» L'observation tendant à démontrer la nécessité de reconstruire la maison de Lannion est fondée. Depuis plusieurs années, des fonds sont faits pour cette dépense; mais des difficultés de forme ont retardé l'acquisition du bâtiment qui doit servir à l'établissement définitif de cette prison, dont la population moyenne n'est que de huit individus, par suite des précautions prises pour évacuer sur d'autres points tous les détenus dont la présence n'est pas nécessaire sur les lieux. On conçoit qu'une population aussi faible ne laisse pas la possibilité d'y établir des ateliers, et que l'honorable membre de la Société qui l'a visitée ait trouvé ces détenus inoccupés. Du reste l'autorité locale affirme qu'elle cherche à procurer du travail aux détenus, autant que les circonstances le permettent. La messe est célébrée, tous les dimanches et jours de fête, dans la prison; les secours de la religion y sont apportés par un prêtre de la paroisse et par des dames charitables, deux fois par semaine. Enfin les fonds accordés par M. le DAUPHIN ont permis d'améliorer le vestiaire et le couchage des détenus.

» Le dépôt de Lamballe, destiné à recevoir momentanément les prisonniers transférés par la gendarmerie, avait été transformé en une sorte de prison pour peine. Cet ordre de choses a cessé, et le dépôt rendu à sa destination légale suffit maintenant aux besoins.

» D'autres observations sur les maisons d'arrêt de Mortagne et de Pontivy ont été communiquées à MM. les Préfets de l'Orne et du Morbihan. En ce qui concerne la première de ces prisons, deux partis étaient à prendre; l'agrandir, en acquérant à cet effet des bâtimens voisins, ou faire choix d'un autre local. Le Conseil général s'est prononcé, dans sa session de 1829, pour ce dernier parti, et il a voté l'acquisition d'un édifice propre à être converti en palais de justice et en maison d'arrêt. Des fonds ont été aussi affectés, dans le département du Morbihan, à la réparation de la maison d'arrêt de Pontivy. Le département de la guerre étant copropriétaire de cet établissement, qui renferme les prisonniers civils et militaires, les travaux seront exécutés concurremment aux frais des deux services.

» Le département des Vosges a reçu le secours réclamé par un des membres de la Société. Cet encouragement n'a pas été stérile : les vues généreuses de la Société royale ont été remplies; des ateliers de travail ont été établis dans les prisons de ce département; le vestiaire a été amélioré; des constructions et des réparations compléteront la restauration des prisons du département des Vosges.

» Nous marchons avec persévérance vers le but de la sollicitude com-

mune du Gouvernement du Roi et de la Société royale. Lorsque, sur tous les points de la France, les constructions entreprises ou projetées seront terminées, il sera possible alors de tenter avec plus de succès la réforme morale des prisonniers. L'humanité réclamait d'abord des logemens salubres, des locaux bien appropriés à leur destination, des moyens de travail, des vêtemens pour les uns, et pour tous des alimens sains et en quantité suffisante. Des travaux immenses ont été exécutés depuis peu d'années. Partout les efforts de l'administration luttent contre les obstacles qui naissent de la pénurie des ressources locales; et le temps seul peut donner les moyens de les surmonter. A l'appui de cette assertion, il suffit de citer l'exemple de la ville de Paris, qui consacre à la restauration de ses prisons une somme de 11,179,797 francs.

» Pendant que les constructions s'exécutent, chaque année voit apporter de nouvelles améliorations dans *le régime intérieur*. Divers systèmes de couchage ont été essayés, avec plus ou moins de succès, pour remplacer la paille que la loi accorde aux prisonniers. En 1828, le Conseil général des prisons a donné la préférence, pour les maisons d'arrêt et de justice, à des lits de camp recouverts de matelas d'une étoffe solide. Il a été adopté dans les départemens où les ressources locales ont permis cette amélioration, et déjà un assez grand nombre de prisons sont pourvues de lits de camp. Mais, tout en admettant que ce mode de couchage est très-préférable à la paille jetée sur le carreau, il est à regretter qu'il ne puisse pas être combiné de manière à isoler les détenus les uns des autres, inconvénient grave dans des lieux habités par une classe d'hommes auxquels tous les vices sont familiers. Dans quelques prisons, on a effectué cet isolement en établissant, pour chaque détenu, un lit séparé, soit en bois, soit en fer ou en fonte. Toutefois, on conçoit qu'une semblable mesure ne saurait être généralisée, sans entraîner les départemens dans des dépenses hors de proportion avec leurs ressources.

» Un nouvel essai a été tenté par M. le baron Finot, préfet de l'Isère. Ce magistrat a cherché à concilier les intérêts de la morale avec l'économie qui doit présider aux dépenses publiques, en introduisant dans les prisons de Grenoble une innovation qui, si l'expérience en confirme les avantages, pourra être utilement appliquée à d'autres établissemens de ce genre. Il a fait *l'essai des hamacs* en usage dans les bagnes, dont il a perfectionné les détails. L'opinion du conseil des bâtimens civils est que l'emploi de ces hamacs offre des avantages notables sous le rapport de la morale, de la propreté, de la salubrité, d'une surveillance facile et de l'économie. Un dessin détaillé du modèle du lit dont il s'agit, avec une légende qui en indique toutes les parties, et un devis basé sur le prix des hamacs établis dans les prisons de Grenoble,

sera envoyé à MM. les Préfets, dans la vue de faire répéter ce premier essai. Le devis élève la dépense de chaque hamac à 16 fr.; mais, bien qu'elle doive nécessairement varier suivant les localités, il est permis d'espérer qu'elle ne s'élèvera pas au-dessus de cette évaluation, et le Conseil des bâtimens civils pense qu'elle pourra rester au-dessous.

» Si la charité est ingénieuse pour multiplier et varier les œuvres de la bienfaisance, la cupidité veille auprès d'elle et saisit aussi toutes les occasions de s'exercer. On s'affligeait de voir *des détenus transférés* d'un lieu à un autre par la gendarmerie *manquer de vêtemens*. Il a été constaté que les vêtemens les plus nécessaires étaient souvent vendus dans les cantines des prisons. Des mesures ont été prises pour faire cesser cet abus : les concierges des maisons d'arrêt ont reçu l'ordre d'inscrire sur un registre les vêtemens dont sont pourvus les prisonniers au moment de leur entrée dans la maison. S'ils en possèdent au-delà de leurs besoins, la vente ne peut en être faite par l'intermédiaire ni au profit des préposés des prisons. Un état détaillé de ces vêtemens est remis à la gendarmerie au moment du départ; la conservation de ces effets est ainsi placée sous la responsabilité des gendarmes qui forment l'escorte et des concierges des prisons dans lesquelles les détenus s'arrêtent jusqu'à ce qu'ils arrivent à leur destination.

» Le sort des *condamnés renfermés dans les maisons centrales* a été aussi l'objet de nouvelles améliorations. La Société royale ayant reçu, lors de sa dernière réunion, des communications très-détaillées sur le régime et la police de ces établissemens, il suffira de présenter ici quelques rapprochemens statistiques pour faire apprécier le bien opéré, depuis cette époque, par les soins de M. le vicomte DE MARTIGNAC.

» La mortalité décimait la population des maisons centrales de Clairvaux (Aube), Eysse (Lot-et-Garonne), et Limoges (Haute-Vienne); de nouvelles constructions ont été faites pour agrandir et pour assainir ces établissemens; le régime alimentaire est devenu plus substantiel, on a mis en usage toutes les précautions suggérées par l'humanité et par les lois de l'hygiène pour ramener la salubrité. Ces précautions ont été suivies d'un plein succès : la mortalité a été diminuée de moitié; elle n'atteint aujourd'hui la population que dans le rapport d'un à vingt. En 1828, on a compté, dans ces trois maisons, un décès sur dix détenus.

» L'encombrement des prisons étant l'une des causes les plus actives de la mortalité, on s'attache à établir partout des dortoirs et des ateliers en rapport avec les besoins de la population : mais de grandes dépenses sont encore à faire; car, à mesure qu'on améliore les établissemens, on est forcé, pour ne pas dépasser les crédits ouverts, de retarder les constructions pro-

jetées pour compléter le système des maisons centrales. Ainsi que nous l'avons déjà exprimé, 3,267 condamnés à un an et plus de détention subissent leur peine dans les prisons départementales, contrairement au vœu du législateur; mais la Société royale reconnaîtra que le devoir le plus impérieux pour l'administration est d'obéir aux lois de l'humanité.

» Si la première condition de la salubrité tient à l'étendue et à la distribution des locaux, la seconde est attachée à la prospérité des travaux industriels. Sous ce point de vue, l'administration des maisons centrales continue à offrir une situation fort satisfaisante : 1,480,000 fr. gagnés pendant une année (du 1.er novembre 1828 au 31 octobre 1829) par la population ouvrière, qui a été de 15,000 individus des deux sexes, attestent l'importance de cette ressource pour les condamnés. Ce produit, comparé à celui de 1828, offre un accroissement de 25,000 francs. Sur cette somme, 506,000 fr. ont été remis comptant aux condamnés par portions hebdomadaires.

» Les masses de réserve payées aux condamnés libérés depuis un an se sont élevées à 421,000 francs. C'est, comme l'année dernière, 70 francs pour chacun, terme moyen. On a cherché à prévenir le mauvais emploi que faisaient les condamnés de cette réserve, lentement et péniblement amassée, par l'exécution des mesures annoncées à la Société dans sa dernière séance. Les motifs de cette détermination suffiraient au besoin pour démontrer qu'en général les condamnés ne retirent aucune leçon morale de leur incarcération.

» Le grand nombre des récidives est affligeant; ce nombre est de *deux* sur *onze* dans les maisons centrales; il s'élève même à *un* sur *quatre* parmi les détenus correctionnels. On voit par là que la nature de la peine encourue donne rarement la mesure de la dépravation d'un condamné. Aussi est-il reconnu aujourd'hui que d'autres classifications que celles prescrites par nos codes sont nécessaires dans les maisons de détention. Ne nous le dissimulons point, nos prisons ne sont point un objet d'effroi; elles punissent sans corriger, et la question de la régénération des prisonniers est encore à résoudre parmi nous. Les nombreux essais tentés jusqu'à présent ont été peu fructueux. C'est aujourd'hui vers ce but que doivent tendre nos efforts. L'humanité réclamait d'abord ses droits. Le régime matériel des maisons centrales a reçu les améliorations qu'il était possible d'y introduire, et on ne pourrait aller plus loin sous ce rapport sans blesser la morale publique.

» *Les jeunes détenus* en vertu des articles 66 et 67 du code pénal appellent plus particulièrement notre sollicitude. Leur séjour dans les maisons centrales, lors même qu'il est possible de leur assigner des quartiers séparés, est pour eux une flétrissure morale dont il importe de les préserver. Le régime des maisons centrales ne convient point à des enfans chez lesquels le vice et la corruption n'ont pas jeté de profondes racines, et qui ont été remis

au pouvoir du Gouvernement, bien moins pour être punis que pour recevoir une éducation qui les détourne du crime. C'est donc de leur éducation qu'il faut spécialement s'occuper. La principale difficulté n'est pas de les réunir dans des lieux séparés des maisons centrales, car il est facile de leur offrir un asile dans une ou plusieurs maisons de travail; mais comme leur nombre ne s'élève pas à plus de 800, le plus grand obstacle est de les soustraire au contact des autres prisonniers, pendant un long voyage, pour les rassembler sur des points éloignés du lieu de leur naissance. Les questions qui se rattachent à l'établissement d'une maison modèle et centrale pour ces enfans, sont, dans ce moment, l'objet des études de l'administration; et j'ai lieu d'espérer que le concours des lumières du Conseil général des prisons amènera une prompte solution. Quant aux jeunes filles qui se trouvent dans la même situation, il conviendra de rechercher les moyens de les répartir dans les établissemens de charité. On n'en compte pas plus de cent; dès lors on conçoit la possibilité de leur donner cette destination, et les difficultés que présentait la création d'un établissement spécial qui serait nécessairement éloigné de la plupart des départemens du royaume.

» Une autre question, qui se lie à la régénération morale des condamnés, devra faire l'objet d'un sérieux examen. Le nombre de ceux qui, après avoir été punis une première fois, sont condamnés de nouveau à des peines souvent plus rigoureuses, est affligeant; leur présence dans les maisons centrales est un des plus grands obstacles à la réforme des habitudes vicieuses des hommes sur lesquels la main de la justice s'est appesantie. Plus coupables que ceux-ci, ils sont néanmoins confondus avec eux, et sont soumis au même traitement. L'équité semble exiger que *les condamnés en récidive* soient soumis à un régime plus sévère, et la société a droit de demander que l'autorité ne se laisse pas entraîner par les conseils d'une fausse philantropie à des mesures contraires à ses intérêts. Or, cet intérêt ne conseille-t-il pas les précautions tendant à prévenir les crimes par la crainte d'une captivité plus rigoureuse et des privations plus grandes imposées aux hommes dont la dépravation résiste aux arrêts de la justice?

» Sans doute il reste encore beaucoup de bien à accomplir; mais il m'est permis de dire que celui qui a été opéré par le Gouvernement du Roi depuis quelques années est digne du suffrage des amis de l'humanité. Des travaux immenses ont été entrepris et exécutés dans un laps de temps très-court, si on le compare aux dépenses qu'ils ont entraînées. C'était la première condition de la régénération morale des prisonniers : il fallait, avant tout, agrandir les prisons, les rendre salubres, créer des ateliers, préparer les moyens d'opérer les classifications prescrites par nos Codes; et ce résultat

ne sera atteint complétement que lorsque les maisons centrales pourront recevoir les 3,267 condamnés à un an et plus de détention, qui subissent encore leur peine dans les prisons départementales.

» Chaque année nous rapproche du but auquel tendent nos efforts communs. Indépendamment des améliorations que je viens d'énumérer, *les registres d'écrous* ont été établis de la manière prescrite par les articles 608 et 609 du Code d'instruction criminelle. Des registres auxiliaires donnent les moyens de recueillir sur chaque condamné des renseignemens statistiques d'un grand intérêt. Le même système, pour la tenue des registres d'écrous, va être appliqué aux prisons départementales.

» *La comptabilité des dépenses* a été aussi l'objet d'instructions récentes propres à introduire plus d'ordre et d'économie dans l'administration des maisons centrales. Le prix moyen de la journée a été réduit, en 1829, de près de deux tiers de centime.

» Telle est la situation administrative des maisons centrales au moment où j'ai, pour la première fois, l'honneur d'en rendre compte à MONSEIGNEUR, et d'en entretenir la Société royale. Le présent nous donne le droit de compter sur l'avenir. Aux améliorations déjà obtenues, chaque année ajoutera des améliorations nouvelles. Tel est le vœu de tous les amis de l'humanité; tel est aussi le résultat que l'administration doit attendre du concours éclairé de la Société royale; tels sont les avantages qu'assure à une généreuse entreprise la protection de ce prince auguste, si digne héritier d'un Roi dont le sceptre paternel s'étend sur le dernier de ses sujets, et dont l'inépuisable bienfaisance ne délaisse aucun infortuné. »

A la suite de ce rapport, MONSEIGNEUR rappelle qu'une commission composée de MM. le Marquis DE MARBOIS, le Comte MOLLIEN et le Comte DARU, a été chargée d'examiner les comptes du trésorier de la Société, et annonce que l'assemblée va entendre le rapport de cette commission sur le compte présenté dans la séance générale du 16 janvier 1829.

Sur la demande de M. le Marquis DE MARBOIS, et avec l'approbation de MONSEIGNEUR, il est donné lecture, par un secrétaire, de ce rapport dont voici l'analyse :

MM. les commissaires, après avoir déploré la perte qu'ils ont faite dans la personne du Comte DARU, leur utile coopérateur, perte qui causera tant de regrets partout où les regrets se mesureront sur les talens et les services, exposent que le compte soumis à leur examen embrassait les recettes et dépenses depuis le 24 janvier 1828 jusqu'au 15 janvier 1829 ; ils ajoutent que ce sont des chiffres d'une vérification peu contentieuse que ceux d'un comptable

officieux qui honore et garantit sa gestion par son caractère, mais qu'on lui doit d'autant mieux, sinon dans l'intérêt de la critique, au moins dans celui du bon exemple qu'il donne, d'en analyser tous les résultats.

MM. les commissaires rappellent ensuite que, d'après le produit de ses souscriptions annuelles, la Société royale possède un fonds capital dont une auguste bienfaisance a été la principale source; que l'intérêt de ce capital mérite déjà d'être compté dans le revenu annuel; mais que, les renseignemens relatifs à la formation et aux progressions de ce capital ayant été mis sous les yeux de la Société royale par les comptes précédens, celui de 1828 doit se borner à faire connaître les sources des revenus qui ont été mis à sa disposition dans cette année.

Sur la somme de 13,520 fr., à laquelle s'étaient élevées les souscriptions de 1827, il est resté libre pour les dépenses de 1828.....	6,270f 00c
Les souscriptions réalisées dans la même année ont produit de plus..	4,950. 00.
M.gr le DAUPHIN a fait renouveler son bienfait annuel de....	6,000. 00.
La conversion du capital de la Société royale en bons royaux (mode de placement qui concilie le mieux la sûreté et la disponibilité) a produit en intérêts.....................	3,971. 50.
Ainsi la recette de 1828 s'est élevée à	21,191. 50.

Quant à la dépense, elle ne se recommande pas moins par le mode d'exécution que par sa destination.

Elle a eu pour objet, suivant le vœu de la Société royale, l'amélioration du régime intérieur de quelques prisons, l'assainissement de quelques autres par l'établissement de fourneaux d'appel; enfin, les frais inséparables de tout mouvement de fonds dans divers rayons.

Les six prisons de Digne, Marmande, Rambouillet, Andelys, Pamiers et Meaux, ont reçu le bienfait de quelques fournitures secourables et de quelques réparations nécessaires.

Celles de Privas, Dax, Douai, Bayonne, Villefranche, Autun et Poissy, ont obtenu des fourneaux d'appel.

MONSEIGNEUR LE DAUPHIN a daigné présider à ces actes d'humanité, qui tous ont reçu leur accomplissement par le concours officieux et éclairé des agens administratifs et des comptables publics sur les lieux. Ainsi, nulle part l'intervention de la Société royale n'a pu gêner la marche de l'administration générale : elle s'est placée sous sa direction; et c'est en se conformant dans tous ses actes, comme simple auxiliaire, à la règle commune, qu'elle est

parvenue à donner aux diverses pièces qui constatent ses bonnes œuvres le caractère de régularité qui leur assurerait tant de confiance, même au tribunal suprême des comptables ordinaires.

La dépense des améliorations dans le régime de six prisons s'est élevée, pour 1828, à.......................... 7,600f 00c

Celle des fourneaux d'appel, dans huit autres, à....... 10,412. 55.

Nous avons, ajoutent les commissaires, prononcé le mot *de frais de gestion;* ils se réduisent à quelques frais d'impressions, à quelques salaires inséparables de tout recouvrement, mais rien ne peut les faire mieux juger, mieux apprécier, que leur chiffre même.......................... 103. 00.

TOTAL de la dépense....... 18,115f 55c

Les commissaires pensent que le moindre des remercîmens que la Société royale doive à son trésorier, est l'admission de son compte, et qu'il y a lieu d'en consigner la déclaration sur les registres de la Société, dans les termes qu'ils présentent, et en conséquence de « fixer la recette à la somme de *vingt-un* » *mille cent quatre-vingt-onze francs cinquante centimes*, ci. 21,191f 50c

» La dépense à celle de *dix-huit mille cent quinze francs* » *cinquante-cinq centimes*, ci.................. 18,115. 55.

» Ce qui présente un excédant de recette de *trois mille* » *soixante-quinze francs quatre-vingt-quinze centimes*... 3,075. 95.

» Lequel excédant joint au fonds capital de la Société, qui » était de *cent quatre-vingt-neuf mille trois cent trente-trois* » *francs soixante-quatorze centimes*, ci.............. 189,333. 74.

» En porte le total, *au 16 janvier 1829*, à la somme de » *cent quatre-vingt-douze mille quatre cent neuf francs* » *soixante-neuf centimes*, ci.................... 192,409f 69c

Les commissaires terminent en faisant remarquer qu'ils n'ont dû s'occuper que, sous le rapport de la comptabilité, de l'exécution des actes de bienfaisance et d'utilité publique auxquels la Société royale a concouru en 1828; mais qu'à de plus hautes pensées appartient le choix des moyens, qui, sous les auspices dont elle s'honore, pourront succesivement agrandir la sphère de son utilité, par l'accroissement proportionnel de ses services et de ses ressources.

Aucune observation contraire à la proposition de la Commission n'ayant été faite, MONSEIGNEUR prononce qu'elle est adoptée.

L'ordre du jour appelle M. BRETON à présenter son compte pour l'année 1829.

L'honorable trésorier fait observer que, d'après ce compte, l'actif de la Société, qui était, au 16 janvier 1829, de................ 192,409^{f} 69^{c}

N'est plus que de.............................. 131,177. 24.

D'où il résulte une réduction de.................... 61,232^{f} 45^{c}

Il croit qu'il est de son devoir de commencer par donner des explications sur cette réduction et sur certaines natures de dépense.

Dès l'année 1824, la Société avait reconnu que l'infection qui résulte des latrines était un des plus grands inconvéniens des maisons où sont réunis un grand nombre d'individus, et où les mesures de sûreté forcent de resserrer les détenus dans des locaux fort circonscrits, et elle résolut, en conséquence, de provoquer l'établissement, à ses frais, de *fourneaux d'appel* dans toutes les prisons du royaume. Un crédit de cent mille francs fut ouvert pour cette dépense, dont le montant était incertain.

Les Préfets furent invités par M. le Ministre de l'intérieur à apporter le plus grand zèle à l'exécution de cette mesure.

Cependant, malgré des ordres positifs et réitérés, malgré les efforts les plus constans pour lever les obstacles et vaincre les préventions, trente-trois départemens seulement ont envoyé les devis des dépenses, lesquelles ne s'élevaient au total qu'à quarante-deux mille francs environ.

Chacun d'eux ayant reçu aussitôt les autorisations nécessaires, il y avait lieu de penser que l'exécution ne tarderait point à être complète sur les différens points; néanmoins, elle ne s'est opérée que lentement. Sur ces trente-trois départemens, il n'en est que vingt-deux qui aient achevé entièrement leurs travaux : il n'a été payé que 25,000 francs, et dix-huit mois écoulés depuis les dernières demandes font présumer qu'à cette somme se bornera la dépense évaluée d'abord à 100,000 francs.

Dans cette position, l'auguste Président de la Société voyait à regret s'accumuler et rester sans emploi le produit des contributions annuelles. Des demandes nombreuses de secours lui étaient adressées; elles ont été renvoyées à l'examen du Conseil général des prisons, dont M. le Ministre de l'intérieur a soumis l'avis à SON ALTESSE ROYALE, dans un rapport en date du 22 février dernier. De ce rapport il résultait qu'un grand nombre de départemens avaient besoin d'être aidés pour subvenir à *l'habillement des détenus indigens,* et que 35,000 francs étaient demandés pour cette dépense; et chacun des membres de la Société applaudira à l'heureuse prévoyance de SON ALTESSE ROYALE, qui, en allouant cette somme, a fourni à un grand nombre de malheureux un secours qui leur a été si précieux dans la saison rigoureuse qui vient de s'écouler.

Il avait été aussi reconnu qu'une somme de 47,000 francs pourrait être répartie entre plusieurs départemens, tant pour faciliter la confection des travaux par eux entrepris, que pour les encourager à de nouveaux efforts; et MONSEIGNEUR a autorisé cette allocation, conformément à la proposition qui lui en a été faite.

C'est le prélèvement de ces deux sommes, de 35,000 fr. et de 47,000 fr., en tout 82,000 fr., sur l'actif de la Société royale, qui a dû y porter une réduction sensible.

Il convient en outre, poursuit l'honorable trésorier, de fixer l'attention de l'assemblée sur d'autres allocations faites pour des besoins particuliers et spéciaux. A cet égard, et sans parler des fonds employés à l'établissement des fournaux d'appel, ou affectés à l'habillement des prisonniers, si aux 47,000 fr. accordés d'après le rapport du 22 février dernier, ci.. 47,000f
on réunit les fonds ordonnancés par MONSEIGNEUR depuis 1825, et qui se montent à.................................. 46,300.

il a été employé en diverses subventions, ci.................. 93,300.

Vingt-huit départemens, dans lesquels on peut compter quarante établissemens, ont participé à cette somme de 93,000 fr., ce qui donne, pour chacun de ces établissemens, un terme moyen de 2,400 fr.

Ces secours sont bien modiques, sans doute; mais si l'on se reporte à la valeur qu'ils reçoivent de la main auguste qui les distribue; si l'on réfléchit au zèle qu'inspire aux administrateurs une faveur ainsi obtenue, au besoin pour eux de justifier, dans l'exécution, les demandes qu'ils ont adressées; si l'on pense au prix que chacun d'eux attache à mériter d'être cité dans cette assemblée qui a l'honneur d'être présidée par l'héritier du trône, on demeure convaincu que cette somme de 93,300 fr., quelque faible qu'elle soit, eu égard aux besoins, a déjà produit des effets très-remarquables, et que l'existence de la société doit exercer par la suite une influence morale bien plus efficace encore. Il suffit même de relever les votes des Conseils généraux et l'état des sacrifices consentis par les villes, pour reconnaître la tendance générale vers l'amélioration d'un service trop long-temps négligé. C'est un nouveau bienfait dû à l'auguste dynastie qui gouverne la France, et qui ne peut rester étrangère à rien de ce qui est bon et utile.

Après ces observations, M. le trésorier présente le compte suivant des recettes et dépenses par lui effectuées depuis le 16 janvier 1829 jusqu'au 29 janvier 1830.

RECETTES.

CHAPITRE I.er

Reliquat du compte du 16 janvier 1829, en espèces.........	7,438f 19c
En bons du Trésor touchés le 17 janvier 1829.....	168,731. 00.
Idem..	10,150. 50.
Idem..	6,090. 00.
TOTAL..............	192,409. 69.

CHAPITRE II.

Bonifications d'intérêts sur placement de fonds en bons royaux.	6,320. 55.

CHAPITRE III ET DERNIER.

Produit de souscriptions.

Le produit des souscriptions s'est élevé, pour 1828, à	14,585f	
A quoi ajouter une somme versée extraordinairement par M. DELAMARRE, Receveur général à Orléans, un des membres de la Société, ci..........................	1,000.	
ce qui produit au TOTAL...........................	15,585.	
Il a été employé dans le compte rendu le 16 janvier 1829	4,950.	
RESTE à porter au présent compte.....	10,635.	22,665. 00.
Sur les souscriptions de 1829, il a été versé par S. A. R. M.gr LE DAUPHIN................................	6,000.	
et par divers membres de la Société (l'état général sera présenté dans le prochain compte)..................	6,330.	
TOTAL DE LA RECETTE........		221,395. 24.

DÉPENSES.

CHAPITRE PREMIER.

Dépenses ordonnancées par M.gr LE DAUPHIN, suivant l'approbation donnée par lui au rapport du Ministre de l'intérieur du 22 février 1829, et d'après l'avis du Conseil général des prisons.

§ I.er

Somme allouée pour subvenir aux dépenses de vêtemens à fournir aux prévenus et accusés indigens.

Cette somme a été versée à la caisse du ministère de l'intérieur; le ministre, à la disposition duquel elle a été mise, doit rendre compte de son emploi à la Société 35,000f

§ II.

Sommes allouées pour concourir à la restauration de diverses prisons.

SITUATION DES PRISONS. VILLES.	DÉPARTEMENS.	OBJETS DES DÉPENSES.		
Carcassonne	Aude.	Achèvement de la prison..	5,000.	
Mauléon...	Pyrénées (Basses).	Reprise des travaux de construction	3,000.	
Le Mans...	Sarthe.	Amélioration des prisons.	4,000.	
Alençon...	Orne.	Construction de prison...	10,000.	
"	Vosges.	Amélioration des prisons dans plusieurs villes du département	3,000.	
		TOTAL des dépenses acquittées pour le chap. I.er	60,000.	60,000f 00c

Sur les allocations mentionnées au rapport approuvé du Ministre de l'intérieur, il reste encore à payer pour dépense

des Hautes-Alpes	3,000.	
de la Lozère	5,000.	
de la Manche	5,000.	
du Morbihan	3,000.	
des Deux-Sèvres	5,000.	
de la Gironde	1,000.	
TOTAL porté pour mémoire	22,000.	
A reporter		60,000. 00.

Report de ci-contre........ 60,000f 00c

CHAPITRE DEUXIÈME.

Sommes ordonnancées spécialement par M.gr LE DAUPHIN.

§ I.er

Pour concourir à la restauration de prisons, ou à l'amélioration du sort des personnes.

SITUATION DES PRISONS. VILLES.	DÉPARTEMENS.	OBJETS DES DÉPENSES.	
Brives..... Tulles..... Ussel......	Corrèze.	Achat de couvertures.....	900f
Lannion...	Côt.-du-Nord.	Amélioration du régime intérieur...............	400.
Chinon....	Ind.-et-Loire.	Séparation entre les aliénés et les autres détenus....	200.

Nota. M.gr le Dauphin a également ordonné le paiement de

2,400f pour la confection de la prison de Chinon.

3,000. pour la prison de Tours, même département; agrandissement et assainissement de la prison.

5,400.

Mais le Préfet auquel le mandat a été envoyé dès le 10 septembre 1829, ne l'a pas encore fait toucher; il attend sans doute que les travaux soient complétés, pour faire l'emploi de ces fonds au paiement des entrepreneurs. *Mémoire.*

§ II.

Dépense particulière.

Fonds accordés à M. le marquis de Marbois, pour être distribués dans les prisons de l'arrondissement dont l'inspection lui est confiée.................................. 1,200.

TOTAL du II.e Chapitre...... 2,700. 2,700. 00.

A reporter............ 62,700. 00.

Report........... 62,700f 00c

CHAPITRE TROISIÈME.

Dépenses relatives à l'établissement de fourneaux d'appel dans les prisons.

Crédit voté par la Société........................ *Néant.*

Voyez l'état particulier des paiemens employés dans les comptes précédens.

CHAPITRE QUATRIÈME ET DERNIER.

Dépenses diverses.

Payé pour déboursés et frais de recettes et copies de compte.	100.	
Frais d'imprimés..................................	18.	
TOTAL du Chapitre IV......	118.	118. 00.
TOTAL DE LA DÉPENSE..........		62,818. 00.

BALANCE.

LA RECETTE est de..	221,395. 24.
LA DÉPENSE est de..	62,818. 00.
RELIQUAT NET..	158,577. 24.

Représenté par : Espèces en caisse.............. 10,387f 24c

3 Bons du Trésor, au 9 juin 1830,

ci....	.... 10,150f 00c	148,190.00.
	.... 10,150. 00.	
	.... 127,890. 00.	

SOMME ÉGALE................... 158,577. 24.

Nota. Sur cet actif de.. 158,577. 24.

Il reste à payer, suivant le § 2, Chap. I.er des dépenses...	22,000f	27,400. 00.
Et suivant le § 1, Chapitre II, *dito*..................	5,400.	

A l'égard du crédit pour les fourneaux d'appel, quoiqu'il soit loin d'être épuisé, il ne paraît pas probable que de nouvelles dépenses soient réclamées à cet égard, ci................... *Mémoire.*

L'ACTIF réel se réduit donc à.................. 131,177. 24.

A quoi il faudra ajouter le complément des cotisations à recevoir sur 1829 (environ 8 à 9,000 fr.), ci................. *Mémoire.*

MONSEIGNEUR ordonne le renvoi de ce compte à la commission de comptabilité, pour être examiné par elle.

M. le Comte CHABROL DE VOLVIC, Préfet de la Seine, présente sur les travaux de restauration des prisons civiles de ce département un rapport, lequel porte en substance ce qui suit:

L'année 1828 a vu achever la reconstruction du *dépôt de la préfecture de police*, ainsi que l'agrandissement et la restauration *de la conciergerie;* l'administration a surmonté les obstacles qui s'opposaient depuis long-temps à l'exécution de tous projets d'amélioration de ces deux importantes prisons; ils étaient tels pour la conciergerie, que cette maison de justice était restée en dehors du système adopté en 1823 pour la classification des autres prisons.

Ces deux prisons, jadis si insalubres et dans lesquelles les détenus étaient entassés pêle-mêle, sans distinction d'âge ni de prévention; sont généralement considérées aujourd'hui comme de véritables modèles des améliorations possibles dans les anciennes prisons.

L'Administration avait espéré que l'agrandissement et la restauration des maisons *de Sainte-Pélagie* et *de Saint-Lazare* seraient également terminés en 1829.

Cet espoir n'a pu être réalisé qu'en ce qui concerne la première de ces prisons, dont la restauration, telle qu'elle a été projetée en 1824, peut être regardée, dès à présent, comme achevée.

Cette restauration, en donnant un accroissement assez considérable à la prison de Sainte-Pélagie, va permettre d'exécuter la démolition de l'ancienne chapelle, d'assainir, en les agrandissant, les deux préaux du quartier des détenus pour dettes, et de fournir à cette classe de détenus le second promenoir couvert, qui jusqu'ici a fait partie des localités occupées par les condamnés à des peines correctionnelles.

Ces améliorations étaient d'autant plus désirables, qu'elles seront les seules possibles dans cette partie de la prison, jusqu'à ce que les débiteurs insolvables aient pu être placés dans la nouvelle maison qu'on va édifier rue de Clichy.

La restauration de la prison de Saint-Lazare aurait été aussi terminée en 1829, si la nouvelle destination donnée à cette maison en 1828 ne nécessitait encore l'exécution de dispositions spéciales pour les filles publiques, dont le service sanitaire a beaucoup d'analogie avec celui d'un hospice, et pour l'amélioration des cellules construites à l'instar de celles des prisons des États-Unis.

Les devis relatifs à ces travaux, complément du projet général adopté en 1824, et qui présentent une dépense de 180,000 francs environ, vont être soumis à l'approbation ministérielle.

Tout porte donc à croire que la restauration de la prison de Saint-Lazare sera entièrement achevée vers le mois d'août prochain, et rien ne s'opposera à ce que les nouveaux bâtimens soient immédiatement occupés; ce qui permettra d'opérer la classification de la population provisoire de cette maison, composée en ce moment *de prévenues et de condamnées :* ce bienfait s'étendra même aux malades, puisque l'administration aura à sa disposition deux infirmeries distinctes.

Les constructions de la nouvelle maison *de correction des femmes*, dans laquelle la classification des condamnées doit recevoir le plus grand développement, sont très-avancées; sans la rigueur de la saison, une partie des bâtimens serait déjà couverte.

Les travaux qui vont être repris auront principalement pour objet l'achèvement des bâtimens commencés, et l'élévation des bâtimens en aile qui se dirigent vers celui du centre.

La réunion, quoique provisoire, des prisons *de la grande et la petite Force,* qui forment aujourd'hui la maison d'arrêt des hommes, a d'heureux résultats et donne les moyens d'ajourner pour quelque temps l'entreprise fort coûteuse de la restauration complète de cette maison. On peut se borner, quant à présent, à l'établissement de la nouvelle entrée projetée, rue Pavée, et à la consolidation des anciens bâtimens qui donnent sur cette rue.

L'Administration, de concert avec le Conseil spécial des prisons de la Seine, ayant ainsi pourvu aux besoins les plus indispensables de la maison d'arrêt des hommes, et fait au projet général de restauration des prisons de la Force des modifications qui amèneront une économie de 2 à 300,000 francs, a ensuite fixé particulièrement son attention sur la maison destinée à remplacer celle *de Bicêtre.*

Le projet de cette maison, dont M. le Préfet a déjà entretenu la Société royale dans son rapport du 16 janvier 1829, a été adopté par le Conseil spécial des prisons de la Seine et par le Conseil général du département; il est maintenant soumis à l'approbation du Gouvernement.

Ces deux Conseils, témoins des obstacles de tous genres et des lenteurs qu'entraîne l'exécution des constructions adjugées par nature de travaux, ont adopté la proposition de recourir, pour la construction du nouveau Bicêtre, au mode d'adjudication en *bloc*, à *forfait*, et dans un temps déterminé, qui

a été fixé à deux ans. Si cette proposition est accueillie par le Ministre, la nouvelle prison dont il s'agit pourra être achevée vers la fin de 1831, et occupée au printemps de 1832.

L'Administration espère aussi pouvoir achever, vers la même époque, la maison destinée aux *détenus pour dettes*. Le projet de cette prison, adopté par le Gouvernement, va être très-incessamment l'objet d'une adjudication publique. Toutefois, comme la loi projetée sur la contrainte par corps tend à réduire le nombre des prisonniers pour dettes, le Conseil spécial a pensé qu'on devait n'entreprendre d'abord que la construction d'une partie des bâtimens de la détention.

Si donc rien ne vient s'opposer à la réalisation des vues de l'Administration, elle comptera à la fin de 1831 deux prisons entièrement construites, quatre anciennes prisons agrandies et restaurées, et trois dont la construction ou la restauration seront déjà fort avancées.

Il ne restera plus à s'occuper que de la construction de la petite prison destinée aux jeunes garçons détenus par forme de correction paternelle, et de la restauration des deux dépôts placés à Saint-Denis et à Villers-Cotterets.

Des travaux de consolidation, exécutés récemment dans ces deux dernières prisons, donneront le temps de discuter avec maturité les questions qui se rattachent à l'existence de ces maisons de répression du vagabondage et de la mendicité.

La restauration des prisons étend donc déjà son heureuse influence sur tous les établissemens de ce genre qui dépendent du département de la Seine. Ainsi se réalise cette pensée mémorable du meilleur des rois : *une fois que la justice a frappé les coupables, l'humanité doit venir à leur secours.*

A M. le Préfet du département de la Seine, est appelé à succéder M. MANGIN, Préfet de police de Paris; mais ce magistrat expose qu'il ne croyait pas devoir faire un rapport à la Société à laquelle il n'avait pas encore l'honneur d'appartenir, et il supplie SON ALTESSE ROYALE de vouloir bien consentir à l'ajournement de ce rapport.

D'après l'ordre du jour, M. le Marquis DE MARBOIS avait la parole pour rendre compte de la visite par lui faite des prisons des départemens de l'Eure et du Calvados, en sa qualité de membre du Conseil général.

Le noble Pair s'excuse sur la faiblesse de sa voix, et sollicite de MONSEIGNEUR la permission de se faire suppléer. SON ALTESSE ROYALE lui

répond que si la Société est privée de l'entendre lui-même, elle est du moins heureuse de le voir au milieu d'elle, après la maladie qu'il a éprouvée.

Un des membres de l'assemblée donne lecture du compte ci-dessus énoncé, lequel contient les faits et les observations ci-après analysés.

Le noble Pair, en se reportant à la première visite qu'il avait faite en 1821, s'est attaché à comparer *l'état ancien et l'état actuel des prisons*, à rechercher les améliorations que l'on pouvait encore désirer. Aujourd'hui, plus de chaînes, plus de cachots humides et souterrains; et, puisqu'il faut quelquefois punir, la solitude et l'obscurité rendent encore redoutables des châtimens qui doivent être infligés à des prisonniers révoltés ou furieux. Des maisons solides sont parfaitement adaptées à leur destination : des eaux vives coulent dans le plus grand nombre. Le détenu y jouit de la clarté du jour, de la chaleur du soleil, et respire l'air du ciel dans des cours plus ou moins spacieuses. L'évasion des malfaiteurs étant plus difficile, la société est mieux garantie. Ce changement est l'ouvrage du zèle éclairé des Conseils et des administrations locales; et la présence du Président de l'assemblée interdit au noble Pair d'énoncer ici tous les avantages dus aux soins d'une sollicitude auguste et d'une charité royale.

Parmi les autres soulagemens, l'honorable membre met au premier rang la distribution journalière des soupes, dont les prisonniers étaient privés autrefois.

Ses dernières visites ont été partout inattendues; et depuis Mantes jusqu'à Caen, il a vu ce besoin suffisamment satisfait; mais presque partout aussi, excepté à Evreux, le pain lui a paru trop peu cuit ou surpris à la cuisson.

Les maisons ont une propreté jadis inconnue ou fort rare. Les plus obscurs agens de la détention, forcés d'appliquer des procédés presque toujours inséparables d'un régime de contrainte, ont en général une rudesse moindre que celle dont le noble Pair a eu lui-même à souffrir.

La séparation par sexe, par âge, et suivant les délits, sera bientôt générale, et trente mille prisonniers auront moins d'occasions de se corrompre mutuellement.

Mais, en opposition à ces avantages, combien de privations accroissent sans nécessité les misères des détenus! Dans la plupart des maisons d'arrêt et de justice, les malheureux sont comme condamnés à une fainéantise qui commence à leur lever et finit à peine à l'heure du coucher. Ils demandent qu'on renonce dans les petites prisons à la division par tiers des produits du travail; suivant eux, le mince profit qui leur reste ne suffit pas pour les décider à prendre une peine que la loi ne leur a pas infligée; et l'entrepreneur ne devrait prélever que l'intérêt de ses avances.

Le travail a cessé dans presque toutes les maisons d'arrêt ou de justice. Cependant les prisonniers y sont en petit nombre, et leur concurrence ne peut alarmer les fabricans. Ceux-ci profiteront même de l'apprentissage des détenus quand ils seront rendus à la liberté.

Une assez grande ferveur s'était manifestée, dans les premiers temps de l'institution, par des associations bienfaisantes, et par ces secours qui ont un nouveau prix en passant par les mains des femmes. Ce zèle est fort ralenti; il n'est cependant pas irréparablement éteint, et, parmi les dames qui en sont encore animées, le noble Pair croit devoir, à l'occasion de la prison de Lizieux, dire qu'elle est l'objet des soins particuliers de Mme de Coniac, femme du Sous-préfet. Les prisonniers célèbrent son active charité; beaucoup d'autres dames s'honorent d'être ses associées.

A Mantes, un petit bien-être est assuré à chaque détenu par la fabrication des allumettes; et il se plaît à faire mention dans le palais de nos rois des profits que donne cette petite industrie. Une mécanique simple la rend facile. Un détenu observait assez naïvement et avec chagrin que les libérés la portaient dans leurs familles, et nuisaient ainsi à l'exclusif long-temps exercé par les prisonniers. Mais c'est justement pour rendre toute industrie populaire qu'il est à desirer que les prisonniers mis en liberté aient une profession. La journée du détenu lui vaut plus d'un franc.

Le noble Pair a entendu beaucoup de prisonniers se plaindre du peu de repos qu'ils retiraient de la nuit; leur coucher se compose de paille, qui, jetée sur un carrelage quelquefois humide, n'est pas toujours régulièrement renouvelée. Mais il a appris, dans la dernière séance du Conseil général, que l'administration s'occupait de cet objet intéressant; on a mis sur le bureau des dessins de hamacs.

Il n'est pas sans expérience sur cette innovation.

Lorsque le Directoire exécutif l'envoya à Sinamari, il visita les Indiens, et vit leurs hamacs symétriquement rangés dans leurs carbets. Il reçut d'eux, comme présent, un de ces meubles, et il était loin de pressentir qu'un jour il en ferait hommage à une assemblée bienfaisante. L'usage qu'il en a fait pendant deux ans et demi prouve que, sous la ligne, le hamac procure un utile repos. Il dit sous la ligne, parce qu'il y a cinquante ans, visitant les Oneïdas, au voisinage des grands lacs d'Amérique, et alors que le froid commençait à se faire sentir, il passa la nuit, ainsi que ses compagnons, sur des planches couvertes de peaux en poil. Il croit que les sauvages du Nord n'ont pas d'autre lit; qu'ils ont pour eux l'expérience des siècles; que, pour cette seule fois, ils

peuvent être nos maîtres; et qu'enfin les hamacs, ou même les cadres, ne seront d'un bon usage que dans les pays chauds.

Le noble Pair rend compte ensuite de l'état des maisons centrales de détention *de Beaulieu* et *de Gaillon*.

La première, établie sur des plans bien conçus et bien exécutés, prend l'accroissement dont elle est susceptible. La division des produits du travail y est faite, ainsi qu'à Gaillon, d'après des règles qui ont paru sages à l'honorable membre, et que l'expérience améliorera encore.

La seconde est toujours parfaitement tenue; il est juste de rendre ce témoignage à M. Durand. Ce directeur a fait au noble Pair des observations qu'il développe sur les graves inconvéniens de renfermer dans les maisons centrales, avec les condamnés, les détenus par mesure de haute police.

Ces détenus ne peuvent être considérés comme des condamnés : ils le savent; et, frappés de cette idée qu'ils ne sont pas placés dans une prison pour y subir des peines, ils se conduisent mal, refusent de travailler et de se soumettre à des réglemens qu'ils prétendent ne point leur être applicables. La durée de leur détention est d'un an, et même plus, si ce temps passé ils ne sont valablement réclamés. Ils prennent patience pendant la première année; mais à son expiration, ils se tourmentent et tourmentent toutes les autorités : souvent ils ne savent comment et par qui se faire réclamer; souvent aussi, ils ne peuvent l'être à défaut de parens. Le chagrin les accable, ou le désespoir les porte à toute sorte de désordres.

En un mot, les 1400 condamnés dont se compose ordinairement la maison de Gaillon, donnent infiniment moins de peine à conduire que les trente détenus par mesure de haute police qu'elle renferme.

Le noble Pair pense qu'il faut, ou ne pas les placer dans les maisons centrales de détention, ou du moins les assujettir à la loi commune, parce que toute exception serait la ruine de ces maisons. Il pense encore qu'il pourrait être utile de subordonner le terme de leur détention, soit à leur bonne conduite, soit à l'apprentissage d'un métier dont l'exercice assurât leur existence.

Il remarque enfin que l'établissement des maisons centrales produit des avantages qui vont toujours croissant, mais qu'il importerait de séparer certaines classes de prisonniers; il cite à ce sujet le fait constaté par M. de Gérando, que la prison centrale d'Ensisheim, dont l'administration est excellente d'ailleurs, renfermait 60 enfans et jeunes gens au-dessous de 20 ans, lesquels étaient confondus et mêlés avec les autres prisonniers, et en recevaient les plus funestes leçons.

M. le Baron PASQUIER rend aussi compte de la visite qu'il a faite de la prison *du Mans*, qui est une de celles dont il convient le plus d'entretenir SON ALTESSE ROYALE, puisqu'elle a daigné accorder une somme de quatre mille francs pour concourir à l'entière exécution du système de perfectionnement que l'on y suit depuis plusieurs années.

Cette prison était resserrée, malsaine, et comme la vétusté des bâtimens donnait en même temps de grandes facilités d'évasion, les mesures qu'il fallait adopter pour les prévenir rendaient encore plus cruelle la condition des prisonniers. Aujourd'hui cette maison est établie dans une portion d'un ancien couvent attenant au Palais de justice, et auquel on a pu aussi rattacher le bâtiment qui a été construit pour le casernement de la gendarmerie; ainsi toutes les convenances de service et toutes les garanties de sûreté se trouvent réunies.

Malgré les ressources qu'offraient les bâtimens existans, des dépenses considérables ont été nécessaires pour les approprier entièrement à leur nouvelle destination; elles se sont élevées, depuis l'année 1815, à 126,731 francs. Le département de la Sarthe a fait preuve, à cet égard, du zèle le plus louable; car il a, en outre, dépensé pour les prisons d'arrondissement 84,881 francs. Les travaux qu'on juge encore indispensables, ou du moins fort utiles, sont évalués à 27,056 fr., indépendamment de ceux auxquels doivent être employés les 4,000 francs accordés par MONSEIGNEUR.

La prison du Mans est à-la-fois maison de justice et maison d'arrêt, et l'espace ne manque sûrement pas pour satisfaire au besoin de ces deux services. L'honorable membre explique comment une partie du terrain dépendant de l'établissement peut même être détachée et vendue, et fournir à la ville les moyens de satisfaire à d'autres convenances. *Les séparations* désirables *de sexe, d'enfance, de prisonniers pour dettes,* sont établies, mais la séparation entre *les prévenus et les condamnés* manque.

M. le Baron PASQUIER fait connaître le moyen qui avait été proposé à la dernière réunion du Conseil général pour effectuer cette séparation; les motifs qui n'ont pas permis de l'adopter, et les modifications dont il pourrait être susceptible. Il remarque que, si les cachots, dénomination que l'on doit étendre aux chambres basses dans lesquelles couchent les prévenus, ne sont pas souterrains, ils n'en ont pas moins un aspect affligeant et redoutable. Bien que jusqu'ici aucune maladie n'en soit résultée, il n'en a pas moins insisté pour qu'on agrandît les ouvertures et qu'on pratiquât des courans d'air. On lui a promis de s'en occuper, et probablement les 4,000 francs donnés par MONSEIGNEUR seront en partie employés à cet usage.

Au surplus, sur toutes les pensées d'amélioration, sur toutes les recherches des moyens propres à les effectuer, il manquerait de justice s'il ne disait pas

que les administrateurs qui l'ont accompagné, et avec lesquels il en a conféré, lui ont paru réunir à beaucoup de lumières les meilleures intentions, et un zèle non douteux, puisque les effets s'en font déjà ressentir. Un dernier fait atteste la douceur du régime intérieur de la prison du Mans. Elle renferme, mais avec une division bien marquée, la prison militaire; or, au nombre des militaires qui s'y trouvaient sous les verroux, plusieurs n'y étaient pas comme prisonniers, mais bien comme affectés d'une maladie qu'on n'aime point à nommer, et ils avaient obtenu par faveur de se faire traiter dans ce lieu.

La moyenne du nombre des détenus est de soixante-seize à quatre-vingt, et celle de la durée de leur séjour dans les prisons de cinquante-six à soixante jours. Dans ce nombre, se trouvent *trente-cinq aliénés*, dont douze hommes et vingt-trois femmes. Ici se rencontre l'inconvénient que le noble Pair a eu plus d'une fois l'occasion de signaler à MONSEIGNEUR et au Conseil, celui des aliénés placés, contre toute raison, contre toute justice, dans une prison; mais du moins n'aura-t-il pas à y ajouter, comme il a dû le faire en d'autres circonstances, le récit des mauvais, des dangereux traitemens que cette fausse situation amène presque toujours à leur égard. Loin de là, ils sont bien soignés, leur maladie est bien traitée, grâce à la grandeur de l'espace qui leur est consacré, et de leur séparation complète d'avec les autres détenus; leur quartier ressemble beaucoup plus de fait à un hospice qu'à une prison. Ce bien est aussi dû, en grande partie, au zèle des sœurs auxquelles l'administration municipale a confié le soin de tout ce qui concerne dans l'établissement le régime alimentaire et sanitaire. Accompagné dans sa visite par M. le Préfet, M. le Maire, et M. le Procureur du Roi, l'honorable membre a recueilli des témoignages si unanimes sur leurs excellens services, et sur la notable économie qu'elles ont apportée dans toutes les dépenses, que pour lui c'est un devoir d'en consigner ici la mention formelle; et ceci ne s'applique pas aux seuls aliénés, mais bien à tous les détenus dont la nourriture et les soins pour la propreté et la santé les concernent également.

Au reste, un nouvel et fort bel *établissement pour les aliénés* se construit dans ce moment à l'extrémité de l'un des faubourgs de la ville, et il leur sera entièrement consacré. Ce bienfait de l'Administration était depuis long-temps désiré, et d'autant plus nécessaire dans ces contrées, que l'aliénation mentale y est assez commune. L'ensemble des prisons du département de la Sarthe renferme dans ce moment un total de soixante individus, qui y sont retenus pour démence furieuse. Le nouvel établissement pourra en contenir cent vingt, et offrira par conséquent une utile ressource aux départemens voisins qui voudront traiter avec celui-là, pour qu'il reçoive et se charge de soigner les malades qu'ils y enverraient. Le total de dépense s'élèvera à 200,000 fr. en-

viron, et les travaux doivent être terminés en deux ou trois années. Ces travaux ont été visités par le noble Pair, et lui ont paru fort bien entendus, autant du moins qu'il lui appartient d'en juger.

Le noble Pair termine en regrettant de n'avoir pu, à raison de l'état de sa santé, et de la mauvaise saison, étendre sa visite à toutes les prisons du département de la Sarthe, qui fait partie de l'arrondissement soumis à son inspection. Mais ce qu'il a vu suffit pour le convaincre, de plus en plus, de tout le bien qui résulte, dans ce qui a trait aux prisons, de l'attention que MONSEIGNEUR veut bien y donner, et de l'intérêt qu'il y porte, intérêt dont les membres de l'assemblée ont le bonheur d'être les témoins, et qu'ils ne laissent sûrement pas ignorer à leurs concitoyens.

M. le baron PASQUIER, après la lecture du rapport qui precède, présente et développe verbalement, au sujet *des jeunes condamnés*, diverses considérations qui vont être rappelées sommairement.

Quoiqu'il y ait pour eux, dans la prison du Mans, plus de moyens de séparation qu'ailleurs, leur position morale n'en est pas moins affligeante; ils sont sans travail, et on ne voit pas de possibilité d'améliorations. La pensée se reporte naturellement sur le projet dont M. le Ministre de l'intérieur vient d'entretenir la Société royale, et qui a été lu dernièrement devant le Conseil, et renvoyé à une commission dont le noble Pair fait partie. Il lui est impossible de ne pas saisir l'occasion qui se présente pour insister sur l'importance d'un semblable projet, et pour manifester le désir que son exécution ne soit pas ajournée à l'année prochaine.

Les enfans condamnés, au-dessous de seize ans, sont presque entièrement privés, dans les maisons centrales de détention, des choses qui leur seraient nécessaires. Il est juste, néanmoins, de reconnaître qu'en cela l'Administration n'est pas reprochable : elle se trouve dans un cas d'impossibilité absolue. En effet, on ne peut, dans les prisons ordinaires, donner aux enfans l'instruction convenable, ni leur procurer des travaux appropriés à leur âge.

Sera-t-il possible de les réunir dans une seule maison centrale? Au premier coup-d'œil, le déplacement présente bien des inconvéniens: d'abord, l'éloignement des enfans de leurs familles, qui, plus rapprochées d'eux, pourraient les surveiller; ensuite, les nombreuses divisions de la classification qu'il faudrait établir parmi eux. En effet, si l'on n'établissait pas de séparation entre les enfans condamnés qui appartiennent à la ville de Paris, et ceux qui appartiennent aux départemens, on exposerait ces derniers à une grande contagion morale; car, si l'on est plus avancé, plus précoce dans la capitale qu'ailleurs pour bien des choses utiles, on l'est aussi pour le vice et le crime, une fois qu'on s'y est livré.

Cependant, lorsqu'on examine le projet avec un grand soin, on reconnaît qu'il n'est pas inexécutable. Une partie des difficultés qu'il présente peuvent être évitées par le soin qu'apportera l'Administration à le mettre à exécution : c'est pourquoi le noble Pair insiste pour qu'il soit suivi.

Le transfèrement des enfans condamnés, s'il avait lieu, de prison en prison, par les brigades de gendarmerie, aurait beaucoup d'inconvéniens. Ils pourraient, comme on vient de le voir dans le rapport de M. le Ministre de l'intérieur, vendre leurs vêtemens dans les lieux où on les dépose momentanément, pour dissiper sur la route l'argent qui en proviendrait, et commettre toutes sortes de désordres. Parmi les moyens à prendre pour éviter ces désordres, l'honorable membre rappelle l'offre faite par un individu de Melun de les transporter lui-même au moyen de voitures appropriées à cette destination. Ce particulier doit inspirer quelque confiance par l'expérience qu'il a acquise en conduisant de la sorte de jeunes orphelins.

MONSEIGNEUR, à la suite de cette rapide improvisation, témoigne l'intérêt que lui inspire un projet de cette nature, et il invite M. le Ministre de l'intérieur à s'en occuper.

Sur l'observation de ce Ministre qu'il attend le rapport de la commission à laquelle il s'est empressé de renvoyer l'examen de ce projet, SON ALTESSE ROYALE ajoute qu'ELLE desire, aussitôt que le travail sera terminé, être informée de ses résultats.

M. JACQUINOT PAMPELUNE, Procureur général près la cour royale de Paris, obtient immédiatement la parole.

Lors de la fondation de la Société royale, l'honorable membre avait été chargé de la surveillance particulière des prisons de plusieurs départemens, au nombre desquels se trouvait le département de l'Yonne.

La même surveillance, pour les autres départemens du ressort de la cour royale de Paris, fut confiée à M. Bellart.

Appelé par la bonté du Roi à recueillir l'héritage de ce magistrat si riche de vertus, de talent et de gloire, il crut pouvoir considérer comme réunie à ses premiers devoirs la tâche que s'était imposée son prédécesseur, et être dans l'obligation de prendre une connaissance exacte et spéciale de chacune des prisons du ressort de la cour royale.

Il vient faire hommage à la Société royale des résultats de cet examen; toutefois il ne parlera pas des prisons de la capitale, surveillées avec tant de soins et de succès par ses magistrats, et de l'état desquelles il est annuellement rendu compte à cette assemblée.

Trois maisons centrales, dont la population réunie s'élève à trois mille sept cent cinquante individus; six maisons *de justice*, trente maisons *d'arrêt*, ont été successivement l'objet de son travail.

Le service du Roi ne lui aurait pas permis de visiter par lui-même toutes ces maisons; il a confié ce soin à MM. les Procureurs du Roi, qui, en leur double qualité et de magistrats et de membres des Commissions des prisons, ont toujours une parfaite connaissance des prisons situées dans leurs arrondissemens.

Les rapports très-étendus qui lui ont été remis par ces magistrats attestent combien, dans les six départemens du ressort, le sort des détenus a été amélioré, grâce aux soins de l'Administration. Mais il ne dépendait pas d'elle d'achever facilement, et en si peu de temps, une entreprise aussi considérable. Ses efforts ont été trop souvent paralysés par des obstacles nouveaux et imprévus. Mais c'eût été mal comprendre le but de l'institution de la Société royale, que de ne pas profiter immédiatement des renseignemens obtenus, en les offrant à l'Administration avec les observations auxquelles ils avaient donné lieu. C'est ce qui a été fait par M. le Procureur général, et ce que MM. les Préfets ont bien voulu accueillir comme une franche et loyale communication, soumise en tout à leur appréciation et à leur sagesse.

Les *maisons centrales* dont il vient d'être parlé sont celles de Poissy, de Clairvaux et de Melun.

La Maison de Poissy ne reçoit que des hommes condamnés correctionnellement à un an et plus d'emprisonnement, et ceux qui ont obtenu de la clémence du Roi la commutation de peines afflictives et infamantes.

Les maisons de force de Melun et de Clairvaux renferment, la première des hommes seulement; la seconde, dans un quartier séparé pour chaque sexe, des hommes et des femmes condamnés soit à des peines afflictives et infamantes, soit même à un emprisonnement correctionnel d'un an et plus.

Une telle réunion sans classification aucune *des condamnés criminellement et des condamnés correctionnellement* est prohibée par la loi du 19 ju n 1791, par le Code pénal, et par l'ordonnance royale du 2 août 1817, qui prescrivent de renfermer ces deux espèces de détenus les uns dans des maisons de force, les autres dans des maisons de correction.

L'honorable membre développe les avantages et la nécessité de la séparation de détenus dont la position est si différente, que l'infamie s'attache à la conduite et à l'existence des uns, tandis que les autres, n'ayant pas reçu de la justice cette tache qui ne les devait pas atteindre, ne peuvent trouver que de dangereux exemples et de pernicieux conseils dans ce contact habituel, et dans ce rapport des mêmes travaux et des mêmes misères supportés par tous sans aucune distinction apparente.

Déjà, il est vrai, l'Administration a ordonné, dans la maison de Clairvaux, la séparation des jeunes condamnés, mais malheureusement elle n'a pu encore être adoptée pour les jeunes filles au-dessous de seize ans. Cependant, il est indispensable, il est urgent, de les détenir dans une maison de correction, et de ne plus les confondre avec les femmes condamnées aux travaux forcés ou à la réclusion. Autrement aucune surveillance ne peut préserver de la contagion du vice de jeunes filles qui s'avancent dans l'âge de la puberté, et qui, au milieu de femmes profondément corrompues, sont continuellement exposées au scandale des plus funestes exemples, et aux provocations les plus infâmes. La prévoyance des lois devient inutile, et les mesures que le juge aurait prises pour l'amendement des coupables tournent évidemment contre eux.

De l'état présent, il résulte une autre conséquence fâcheuse, qui n'aura point échappé à l'Administration.

La détention des individus condamnés correctionnellement est presque toujours moins longue que celle des condamnés pour crime. Les premiers offrent donc aux entrepreneurs des chances moins favorables de bénéfice dans les travaux auxquels on les emploie. Les soins qu'exigerait leur apprentissage ne laissent pas l'espérance d'en recueillir les fruits pendant cinq ou six années, comme pour l'autre classe de détenus. Aussi l'entrepreneur n'est nullement intéressé à leur apprendre un état, puisque les produits de leur travail ne seraient pas en proportion avec les peines et les dépenses que leur instruction aurait occasionées; il s'attache aux détenus pour crimes, il les instruit avec soin, et leur réserve les travaux les moins fatigans et les plus lucratifs. Ainsi le bien-être des prisonniers est en raison inverse de la gravité de leur peine, et par conséquent de leur culpabilité.

Si les condamnés correctionnellement étaient séparés, ils n'auraient plus à envier le sort des condamnés pour crimes; les entrepreneurs rechercheraient pour eux des travaux d'un plus court apprentissage et d'une exécution plus facile, ce qui serait conforme à l'esprit d'un arrêté du Ministre de l'intérieur, approuvé par le Roi le 26 décembre 1819.

Enfin la maison de Clairvaux renferme aussi des militaires condamnés à la peine des fers. Cependant, d'après le Code pénal, ces condamnations se prononcent souvent pour des délits purement militaires. L'équité, la morale, prescrivent de ne pas confondre avec des voleurs ou des meurtriers, des soldats insubordonnés, quelque graves qu'aient été les causes de leur condamnation.

L'ordonnance du Roi du 4 août 1819 semble avoir posé ce principe, et il est à desirer qu'on en puisse déduire la conséquence d'une séparation nécessaire.

Les maisons de justice sont au nombre de six, une par chef-lieu. Elles renferment :

1.° Les individus appelans de jugemens correctionnels;

2.° Les condamnés correctionnellement sur appel à moins d'un an;

3.° Les accusés de crimes;

4.° Les condamnés pour crime, jusqu'à leur translation dans les maisons centrales et dans les bagnes.

Le nombre *des maisons d'arrêt* est de trente; elles contiennent :

1.° Les individus détenus par voie de correction paternelle;

2.° Les prévenus de délits ou de crimes;

3.° Les condamnés à l'emprisonnement correctionnel de plus d'un an, jusqu'à leur translation;

4.° Les condamnés correctionnellement à moins d'un an;

5.° Les détenus pour dettes;

6.° Les aliénés dont l'interdiction est poursuivie.

Outre ces élémens de population communs à toutes les maisons d'arrêt, on y trouve, dans certaines villes, les mendians et les vagabonds, lorsqu'il n'y a pas de dépôt de mendicité; dans quelques autres, les aliénés que l'Administration n'a pas encore fait placer dans des hospices; dans d'autres, encore, les prisonniers de passage; dans les villes de garnison, les militaires détenus; et enfin, dans une seule ville, les filles publiques arrêtées par ordre de la police.

Sans doute il ne faudrait pas pousser les classifications au point d'exiger des quartiers particuliers pour chacune de ces catégories; mais s'il est des séparations desirables, il en est d'autres qui sont indispensables, et sur lesquelles on ne peut trop insister.

Les séparations desirables sont celles *des militaires* qui, excepté à Chartres, sont confondus avec les autres prisonniers;

Celle *des condamnés et des prévenus,* impérieusement exigée par les lois; il faudra bien y arriver avec le temps;

Celle *des mendians;* ils sont détenus pour refus de travail, et dans la prison on ne leur offre aucun moyen de s'y livrer.

Enfin celle *des prisonniers pour dettes;* ils cohabitent avec les détenus pour délits et pour crimes, ce qui ajoute à leur malheur une flétrissure imméritée.

Quant aux *séparations indispensables,* la première est celle *des sexes.* Il n'est plus qu'une prison où des difficultés de localités aient empêché de l'établir, difficultés que l'Administration s'occupe de lever en ce moment.

La seconde est celle *des enfans,* qui, partout, sans distinction même de ceux qui ne sont détenus que par voie de correction paternelle, restent

confondus avec les autres prisonniers, ce qui paralyse le but de la peine, s'oppose à tout amendement, et n'achève que trop souvent de les corrompre.

Partout aussi, excepté à Mantes, *les prisonniers dits de passage* sont à leur arrivée placés avec les autres détenus; ils apportent le désordre et la corruption, et sont un obstacle perpétuel aux améliorations.

Mais il est une autre classe d'infortunés, celle *des aliénés,* qui mérite surtout d'être tenue isolément. Les aliénés sont des malades qu'il faut traiter, et non des criminels qu'on doive arrêter. Ils ont droit à des égards, à des soins auxquels les lois positives, comme les lois de la morale et de l'humanité, ne permettent pas de substituer les rigueurs d'une détention qui aggrave leur position, et la rend souvent incurable. Jusqu'ici, et sauf dans les grandes villes, ces malheureux, lorsqu'ils n'avaient pas les moyens de payer une pension dans une maison particulière, étaient conduits dans une prison, où, privés des secours de l'art, l'intensité de leur mal et les accès de leur fureur s'accroissaient, par suite de la brutalité des autres prisonniers, qu'ils tourmentaient de leurs cris. Cet état de choses, contre lequel on s'est si souvent élevé dans cette enceinte, est bien près de cesser dans le ressort de la Cour royale de Paris; et cet heureux changement sera dû à la constance des efforts de l'Administration.

Vingt-six aliénés, dont dix-huit n'étaient pas dans un état de fureur à justifier leur détention provisoire, étaient renfermés dans les prisons du département d'Eure-et-Loir : des ordres ont été donnés pour leur translation dans des hospices.

Dans les départemens de la Marne, de l'Aube et de Seine-et-Oise, des mesures ont été prises pour qu'aussitôt l'interdiction d'un aliéné, il fût conduit dans un hospice.

Les Conseils généraux ont voté les fonds pour subvenir à cette dépense.

La Société royale sera bien aise d'apprendre que, dans tous les départemens du ressort, le nombre des aliénés détenus est déjà considérablement diminué.

Mais il faut le reconnaître, l'imperfection de notre législation en fait d'interdiction est souvent un grand obstacle à l'amélioration du sort des indigens aliénés. Cette législation a besoin d'être revue; elle doit présenter des moyens légaux et peu dispendieux d'autoriser la retenue temporaire de ces malheureux. Dans un état voisin, où notre Code a été conservé, ces moyens ont été admis, et leur effet salutaire n'a pas tardé à se faire sentir.

M. le Procureur général ajoute qu'un des honorables membres de la Société, M. Breton, a consacré ses travaux et ses voyages à recueillir sur cette matière de précieux documens; qu'aidé de ces documens, il espère pouvoir bientôt proposer des améliorations susceptibles d'obtenir l'assentiment général,

et principalement celui des magistrats de l'ordre judiciaire et de l'ordre administratif.

L'honorable membre appelle ensuite l'attention de la Société sur les inégalités qui existent dans le régime des prisons comme dans le sort des détenus, et sur les moyens de les faire cesser ou du moins de les diminuer. Quatre tableaux qu'il présente, et que l'on trouvera imprimés à la suite du présent procès-verbal, lui ont paru propres à faire saisir d'un coup-d'œil ce qui se pratique dans chaque localité sur les points les plus essentiels du régime intérieur des maisons de justice et d'arrêt, savoir :

1.° le *travail;*
2.° les *secours religieux;*
3.° le *service sanitaire;*
4.° et le *coucher des détenus.*

Il n'entre pas dans les détails de ces tableaux; il se borne à en indiquer les résultats.

1.° *Le travail.* Il est considéré par les lois et ordonnances comme le premier besoin des détenus, de même que l'oisiveté est le fléau des maisons d'arrêt et de justice. Cependant, sur les trente villes où sont établies ces maisons, il n'en est que deux, Corbeil et Mantes, où le travail est habituel. Dans huit, il n'a lieu qu'accidentellement; ailleurs il n'existe pas même de moyen de s'y livrer.

Il est vrai qu'une population toujours variable et sans cesse renouvelée ne permet pas de recourir à la voie des entreprises; que quelquefois les prévenus ne veulent pas travailler; qu'on n'a pas le droit de les y contraindre; mais ce n'est que le plus petit nombre; les femmes peuvent coudre et filer, et pour les hommes il est des travaux faciles dont l'autorité locale, secondée par la charité publique, peut introduire la pratique.

2.° *Les secours religieux.* Sur trente-six prisons, dix sont entièrement privées des secours spirituels, vingt-six seulement possèdent des chapelles dont encore trois ne servent aucunement. Dans presque toutes les autres, le service divin est célébré une fois par semaine. Mais, à l'exception d'un petit nombre de résidences, il n'y a pas d'aumônier attaché aux prisons, et la desserte est due au zèle des ecclésiastiques de la paroisse.

3.° *Le service sanitaire.* Vingt-huit prisons sont pourvues d'infirmeries, mais quelques-unes sont trop petites, et dans d'autres les sexes ne sont pas séparés, abus grave auquel on ne saurait trop tôt remédier. Les huit autres prisons sont entièrement privées d'infirmeries, et l'on y supplée par des transports à l'hospice, qui présentent de grands inconvéniens.

Les malades sont soignés, à Vitry, par les dignes sœurs de la charité; à Saint-Menehould et à Mantes, par des personnes bienfaisantes. Ailleurs le concierge veille à leurs besoins; et, il faut le dire, dans plusieurs lieux on reconnaît l'insuffisance des secours sanitaires.

4.° *Le coucher des prisonniers.* Les détenus ont, dans six des prisons, des lits; dans neuf autres, des lits de camp; dans vingt et une, ils sont couchés sur la paille, qui est renouvelée tous les huit, dix ou quinze jours. Dans dix-huit prisons cette paille est placée sur des planches, sur le pavé, et même sur la terre.

Dans seize prisons seulement, il existe des couvertures qui sont fournies par l'Administration pour quatorze de ces maisons, et par la charité publique pour les deux autres.

M. le Procureur général entre encore dans d'autres détails sur le régime intérieur des prisonniers.

Leur nourriture varie beaucoup dans les maisons de justice et d'arrêt. En général, et sans les secours des personnes bienfaisantes, elle y serait moins bonne que dans les maisons de force.

Dans quelques résidences, ils ne reçoivent qu'une livre et demie de pain, sans augmentation, quels que soient leurs besoins, tandis que dans d'autres, comme à Auxerre, on leur donne, s'il y a lieu, un supplément.

A Avallon, on leur accorde pour leur soupe quelques centimes qu'ils détournent presque toujours de cette destination. A Mantes, elle est fournie à raison de vingt centimes la ration, par l'hospice, avec lequel l'Administration a passé un marché, mesure qui est très-sage. Ailleurs elle est périodiquement distribuée par des personnes charitables.

Peu de maisons ont *du linge et des vêtemens,* excepté à Auxerre, où les soins de mademoiselle Manette, et aussi la bienfaisance héréditaire de madame la marquise de Gasville, ont surmonté tous les obstacles pour établir un fonds de fournitures qui se perpétue par le travail même des prisonniers.

A peine compte-t-on quelques maisons où l'on puisse, par des moyens *de chauffage,* protéger efficacement les détenus contre les rigueurs de l'hiver.

Enfin les prisons les mieux tenues dans le ressort sont celles de *Mantes*, de *Sainte-Menehould*, de *Chartres* et d'*Auxerre.*

A la suite de ces diverses observations, M. le Procureur général ajoute que les

différences qu'il vient de relever, et qui ont lieu sur tant de points importans, ne peuvent aucunement être imputées à l'Administration : elle a beaucoup fait, et elle a la volonté de faire beaucoup encore. Mais il est des privations, des obstacles, des conditions qui tiennent aux localités et qui sont autant de nécessités à subir : exiger partout et sur tous les points une complète uniformité serait une véritable utopie.

Aussi le but de l'honorable membre, en relevant les différences ou les inégalités dont il vient d'entretenir la Société royale, a-t-il été de présenter le moyen, non de les effacer, mais de les rendre moins sensibles.

Il pense que l'on obtiendrait ce résultat, et que le régime des prisons éprouverait une graduelle amélioration, si les commissions des prisons, qui aident l'autorité dans une multitude de détails auxquels elle ne peut descendre, qui produisent dans chaque localité la salutaire influence que la Société royale et le Conseil général des prisons exercent sur toute la France, étaient partout établies et exerçaient avec zèle leurs fonctions. Malheureusement l'ordonnance du 9 août 1829 qui les a instituées n'a point été insérée au Bulletin des lois. Dans beaucoup de lieux, les magistrats ignorèrent long-temps son existence, et l'honorable membre a la certitude qu'en 1829 plusieurs d'entre eux n'en étaient pas encore instruits. Peut-être, ajoute M. le Procureur général, serait-il convenable de donner une nouvelle vie aux ordonnances de 1819, en les promulguant avec les changemens que l'expérience a rendus nécessaires; et dans ce cas il s'empresserait de fournir à l'autorité des documens pour cette révision.

L'honorable membre présente un tableau (que l'on trouvera imprimé à la suite de ceux dont il a déjà été fait mention) *des villes dans lesquelles il est établi des Commissions*, avec distinction de celles qui sont ou non en activité, et des villes où il n'en existe pas encore.

Il termine par un aperçu rapide de l'état actuel des prisons, comparé à ce qu'il était lorsque MONSEIGNEUR a bien voulu accorder sa protection aux prisonniers. Dix ans sont à peine écoulés, et déjà les progrès sont immenses. Il n'est pas, dans le ressort de la cour royale de Paris, de chef-lieu d'arrondissement, où l'on n'ait travaillé, où l'on ne travaille encore à des améliorations, à l'établissement d'une suite de mesures aussi humaines qu'éloignées de tout système de philantropie mal entendue. Une vertueuse émulation règne partout : chacun tient à honneur de se conformer aux bienfaisantes intentions du Roi, et de suivre de loin l'exemple si élevé et si touchant que SON ALTESSE ROYALE donne à la France, en daignant présider aux travaux de la Société; que les Commissions, qui ont déjà rendu tant de services, soient donc, par l'auguste intervention de MONSEIGNEUR, mises en pleine activité dans tous les lieux où il existe des prisons, et l'on verra ces Commissions redoubler de zèle pour seconder les efforts de l'Administration, provoquer la répression des

abus, et contribuer à achever d'établir, dans le régime des prisons, l'*économie*, qui multiplie les ressources; l'*ordre*, sans lequel un lieu de détention deviendrait une école de crimes; le *travail*, qui prémunit les détenus contre le vice; l'*instruction religieuse*, qui les amende et les console; la *charité* enfin, qui adoucit leur infortune.

M. DE MAULÉON lit une notice sur la visite qu'il a faite, en 1829, des prisons de l'Angleterre.

Membre de la Société royale, il était de son devoir de profiter d'un voyage en ce pays pour en étudier les prisons, et en faire connaître le régime. Sur le point de publier un ouvrage à ce sujet, ouvrage dont il priera la Société d'agréer l'hommage, il se bornera à indiquer les travaux auxquels il s'est livré.

Il a porté son attention sur le *matériel* et sur le *personnel*.

A l'égard du *matériel*, c'est-à-dire des constructions, il s'est mis en rapport avec les architectes qui en étaient chargés, et son titre d'ingénieur lui a facilité des communications dont le résultat a été de rapporter les plans, non-seulement des prisons existantes, mais encore de celles qui ne sont que projetées.

Le mode de construction circulaire est le plus généralement adopté en Angleterre. On y a cependant reconnu quelques inconvéniens, et l'on a cherché à les éviter dans les nouveaux projets. Ceux-ci ne tarderont pas à être exécutés, grâce à cet avantage immense, que nous commençons à apprécier, et dont l'Angleterre jouit, celui de l'esprit d'association, qui produit les fonds nécessaires à l'exécution des plus grandes entreprises. La comparaison entre ces divers projets et ceux que l'on s'occupe de réaliser à Paris le porte à penser que bientôt la capitale de la France n'aura plus, sous ce rapport, rien à envier à la Grande-Bretagne.

Quant au *personnel*, ou au régime intérieur adopté dans chaque prison, et pour chaque classe de prisonniers, il a reçu des administrateurs eux-mêmes beaucoup de notions particulières, ainsi que les nombreux documens qu'ils publient chaque année.

Ces documens sont présentement l'objet de ses études, et fournissent une preuve de la haute influence qu'exerce sur les institutions la publicité des travaux dus aux sociétés philantropiques de tous les pays.

Il communiquera au Conseil général des prisons les renseignemens qu'il a soigneusement recueillis sur l'avantage des chambres établies pour coucher à part les détenus, sur la meilleure organisation des ateliers, sur la répartition des travaux selon la position des prisonniers, sur le choix des ouvrages et leur exécution, sur la direction des travaux à confier à l'administration ou à un entrepreneur, et sur l'attribution ou le partage des bénéfices.

Il a été frappé de l'ascendant que la confiance, la douceur et la force de l'exemple peuvent exercer sur des hommes dégradés. Les administrateurs du *Penitentiary,* qui jouissent de la considération la mieux méritée, ont introduit dans cette maison un usage fort singulier, en apparence. Lorsqu'en faisant leur tournée, ils éprouvent des doutes sur les allégations d'un prisonnier, relativement à sa conduite, ou à l'exécution d'un travail dont il était chargé, ils exigent de lui une déclaration qu'il affirme sur *sa parole.*

L'honorable membre ayant assisté à plusieurs de ces tournées, et vérifié sur les registres les aveux des détenus, s'est convaincu que jamais ils ne manquaient à la vérité, quand leur parole était engagée.

Il a également reconnu que la Société royale est justement appréciée dans la Grande-Bretagne, et que le titre de membre de cette Société est la meilleure des recommandations auprès des personnes charitables de ce pays.

Au nombre de ces personnes il se plaît à remarquer M.[me] Fry, qui a consacré sa vie au soulagement des malheureux détenus de Newgate : elle ne prononce qu'avec vénération le nom de MONSEIGNEUR, auquel tout Français et tout ami de l'humanité doit une profonde reconnaissance,

M. le Duc DE CHOISEUL est entendu :

Il s'acquitte du devoir qui lui a été imposé par le Conseil général du département des Vosges en présentant à MONSEIGNEUR l'hommage de la reconnaissance des Vosgiens, à raison du don de 3,000 fr. accordé en 1828 par SON ALTESSE ROYALE pour les prisons de ce département.

M. Nau de Champlouis, alors Préfet, qui a emporté les regrets des habitans, a réparti cette somme entre les différentes maisons d'arrêt proportionnellement à leurs besoins : ajoutée à d'autres fonds, elle a donné le moyen d'effectuer à Épinal l'agrandissement de la prison des femmes; d'établir, dans la maison de Remiremont, des fontaines; de faire, dans celle de Neufchâteau, divers travaux d'assainissement, et enfin, d'acquérir pour les prisons de Saint-Dié et de Mirecourt des lits complets, en chêne, qui se relèvent pendant le jour et servent alors de siéges.

Les efforts pour donner *aux hommes un travail régulier* ont eu, dans les prisons du chef-lieu du moins, un succès remarquable; elles ne renferment en général que des détenus condamnés à la prison pour une année au plus. Il était difficile d'obtenir qu'on leur confiât de l'ouvrage, et qu'eux-mêmes voulussent s'y livrer, puisqu'ils ne sont point astreints au travail par leur condamnation. La découverte et l'exploitation des beaux marbres des Vosges offrit à l'Administration le moyen de faire un essai. Un atelier pour scier et polir ces marbres fut ouvert : les détenus valides demandèrent successivement à y être employés.

D'un autre côté, il a été établi dans l'intérieur de la prison une école où les prisonniers apprennent l'écriture et l'arithmétique.

La nouvelle branche d'industrie à laquelle donnait lieu l'exploitation des marbres ne pouvant être exercée dans les autres prisons du département, des ateliers de cordonniers et de sabotiers y ont été établis. Les premiers ont reçu une commande considérable de souliers destinés pour l'Amérique. Les sabots sont placés dans le pays, et les deux ateliers pourvoient à la chaussure des prisonniers.

Les résultats de ces moyens de travail et d'instruction n'étaient pas douteux : l'ordre et la tranquillité intérieure y ont beaucoup gagné. Deux cachots ont été convertis en ateliers; les détenus, et les plus jeunes surtout, ont donné des preuves non équivoques d'amélioration morale. La masse qui leur est remise à leur sortie, en un mandat sur le receveur de la commune où ils se rendent, leur fournit le moyen de suivre leurs bonnes résolutions et de se livrer à un travail honnête.

Pendant les deux derniers trimestres de 1828, et les trois premiers de 1829, le salaire des prisonniers s'est élevé à 5,315 fr. 06 cent., et la population moyenne a été de quatre-vingt-dix détenus, dont environ quarante travailleurs.

Le travail des femmes dans la prison d'Épinal était plus difficile à régulariser. En général, elles filaient ou tricotaient pour le compte du concierge, mais à un très-bas prix. L'inspecteur gratuit des prisons a recherché des dames qui leur confiassent des matières premières, et qui leur accordassent un juste salaire. On espère aussi les occuper utilement à la petite marbrerie qui va s'établir.

Des instructions réitérées n'ont pu encore obtenir que ces efforts fussent imités dans les prisons des autres arrondissemens, où les difficultés sont plus grandes en effet; mais il est à croire que la persévérance de l'Administration parviendra à lever les obstacles.

Le noble Pair termine en émettant le vœu que les fonds de la Société puissent permettre d'accorder encore au département des Vosges un don de 1,000 fr. Ce don porterait dans les prisons des arrondissemens une amélioration nécessaire et définitive; MONSEIGNEUR achèverait son ouvrage, et les demandes des habitans feraient place pour bien long-temps aux plus vives et aux seules acclamations de dévouement, de respect et de reconnaissance.

En remettant cet exposé sur le bureau, le noble Pair y joint deux arrêtés pris par le Préfet du département des Vosges sur la police et le régime intérieur des prisons d'Épinal.

Après ce rapport, M. Appert dépose sur le bureau de courtes observations relatives, entre autres objets, au dénuement de lits et de linge dans lequel se trouvent la plupart des prisons; à la nécessité de séparer les diverses classes des prisonniers; aux avantages qu'ils retireraient du bienfait de l'instruction élémentaire et de la lecture des bons livres.

M. Fresnel (de Foulbec) fait hommage à la Société royale d'un ouvrage qu'il a publié, avec des notes de M. Appert, *Sur la nécessité de fonder des maisons de refuge et d'épreuves morales pour les condamnés libérés.*

Cet ouvrage, ainsi que les observations de M. Appert, seront communiqués au Conseil général des prisons, et il en sera donné une analyse dans la prochaine séance de la Société royale, le tout en conformité de l'article 14 de ses statuts, et de l'arrêté par elle pris le 14 juin 1819.

L'ordre du jour étant épuisé, Monseigneur s'adresse à l'assemblée, et dit que sans doute elle n'aura pas entendu avec moins d'intérêt que lui les rapports qui viennent d'être faits, et qu'elle aura aussi remarqué les questions importantes qu'ils présentaient.

Son Altesse Royale demande, comme les années précédentes, à employer une partie des fonds de la Société en faveur des départemens qui éprouveraient le plus de besoins. Peut-être, ajoute Monseigneur, y aurait-il lieu d'encourager la tentative que M. Finot a faite pour les lits, en ayant égard aux observations de M. le Marquis de Marbois. Mais il en est de ces améliorations comme de toutes les autres : elles méritent d'être étudiées, et la Société royale sait combien elle peut s'en rapporter au zèle et aux lumières du Conseil général des prisons.

Monseigneur termine, en témoignant de nouveau aux Membres de la Société la satisfaction qu'il éprouve de leurs utiles travaux, et lève la séance à près de trois heures.

Signé LOUIS-ANTOINE.

Le Duc de Doudeauville, Hutteau d'Origny, *Secrétaires.*

(Suivent les tableaux annexés au rapport de M. Jacquinot-Pampelune.)

RESSORT
DE
LA COUR ROYALE
DE PARIS
(le dép.[t] de la Seine
excepté).

TABLEAUX

Annexés au rapport lu, le 29 janvier 1830, à la Société royale des prisons, par M. JACQUINOT-PAMPELUNE, *procureur général.*

PREMIER TABLEAU.

DÉPARTEMENS.	LES DÉTENUS travaillent habituellement dans les maisons d'arrêt de	ne travaillent qu'en partie, et en quelques saisons, dans les maisons d'arrêt et de justice de	ne travaillent jamais dans les maisons d'arrêt et de justice de
SEINE-ET-OISE	Corbeil. Mantes.		Versailles. Étampes. Pontoise. Rambouillet.
SEINE-ET-MARNE		Coulommiers (les femmes seulement).	Melun. Fontainebleau. Meaux. Provins.
MARNE		Châlons, Reims, Épernay, Sainte-Menehould, } En grande partie. Vitry-le-Français (en petite partie).	
AUBE			Troyes. Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Aube. Bar-sur-Seine. Nogent-sur-Seine.
YONNE		Auxerre. Joigny (en petit nombre).	Avallon. Sens. Tonnerre.
EURE-ET-LOIR		Châteaudun (quelquefois l'été).	Chartres. Dreux. Nogent-le-Rotrou.

DEUXIÈME TABLEAU.

DÉPARTEMENS.	IL Y A une chapelle dans les maisons d'arrêt et de justice de	IL N'Y A PAS de chapelle dans les maisons d'arrêt et de justice de	LES DÉTENUS ENTENDENT LA MESSE tous les dimanches et fêtes dans les maisons d'arrêt et de justice de	LES DÉTENUS ENTENDENT LA MESSE tous les quinze jours dans les maisons d'arrêt et de justice de	DES INSTRUCTIONS religieuses sont en outre données aux détenus des maisons d'arrêt et de justice de	LES DÉTENUS n'entendent jamais la messe et ne reçoivent aucune instruction religieuse dans les maisons d'arrêt et justice de
SEINE-ET-OISE..	Versailles (maisons d'arrêt et de justice). Étampes. Mantes. Rambouillet.	Corbeil. Pontoise.	Étampes. Mantes. Rambouillet.	Versailles (les deux maisons alternativem.[1]).	Mantes.	Corbeil (à moins de demande expresse des prisonniers). Pontoise.
SEINE-ET-MARNE	Melun (maison d'arrêt et de justice). Coulommiers. Fontainebleau. Provins.	Meaux.	Melun (les deux maisons). Coulommiers. Fontainebleau. Meaux (dans la salle d'audience) Provins.		Coulommiers.	
MARNE.........	Châlons (trop petite). Reims (depuis août 1829, maison d'arrêt). Vitry-le-Français S.[te]-Menehould.	Reims (maison de justice). Épernay (elle n'est pas achevée).	Châlons. Reims (maison d'arrêt). Vitry-le-Français S.[te]-Menehould.			Reims (maison de justice). Épernay.
AUBE..........	Troyes (maisons d'arrêt et de justice).	Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Aube. Bar-sur-Seine. Nogent-sur-Seine		Troyes (les deux maisons alternativement).		Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Aube. Bar-sur-Seine. Nogent-sur-Seine
YONNE.........	Auxerre (maisons d'arrêt et de justice). Avallon. Joigny. Sens.	Tonnerre.	Auxerre (les deux maisons). Sens.			Avallon. Joigny. Tonnerre.
EURE-ET-LOIR..	Chartres (maisons d'arrêt et de justice). Châteaudun. Dreux. Nogent-le-Rotrou		Chartres (les deux maisons). Dreux. Châteaudun. Nogent (messe le lundi seulem.[1])		Chartres.	

TROISIÈME TABLEAU.

DÉPARTEMENS.	MAISONS D'ARRÊT ET DE JUSTICE où il y a une infirmerie.	où il y a deux infirmeries.	où il n'y a pas d'infirmerie.	où l'infirmerie n'est munie d'aucun moyen de secours, ou est trop petite; ce qui nécessite la translation des malades à l'hospice.
SEINE-ET-OISE...	Versailles (maison d'arrêt). Étampes. Mantes.	Versailles (maison de justice). Corbeil. Pontoise. Rambouillet.		
SEINE-ET-MARNE.	Coulommiers. Meaux (pour les femmes seulement).	Melun. Fontainebleau.	Meaux (pour les hommes). Provins.	Melun.
MARNE.........	Reims. Epernay. Vitry-le-Français. Sainte-Menehould.	Châlons.		Reims.
AUBE..........	Troyes (maison d'arrêt). Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Aube.		Troyes (maison de justice). Bar-sur Seine. Nogent-sur-Seine.	Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Aube.
YONNE..........	Avallon. Joigny. Sens.		Auxerre. Tonnerre.	Avallon. Joigny. Sens.
EURE-ET-LOIR....	Chartres. Dreux.		Châteaudun. Nogent-le-Rotrou.	

QUATRIÈME TABLEAU.

DEPARTEMENS.	MAISONS D'ARRÊT ET DE JUSTICE OÙ LES DÉTENUS (sauf ceux qui sont à la pistole et qui ont des lits) couchent			MAISONS D'ARRÊT et de justice où les détenus ont des couvertures
	sur des lits.	sur des lits de camp.	sur la paille.	
SEINE-ET-OISE...	Corbeil.	Versailles. Étampes (depuis la fin de 1829. Mantes (avec paillasse). Pontoise.	Rambouillet.	Corbeil. Pontoise. Rambouillet.
SEINE-ET-MARNE.	Melun.	Fontainebleau. Meaux.	Coulommiers. Provins.	Melun. Fontainebleau. Meaux (charité publique).
MARNE.........			Châlons. Reims. Épernay. Vitry-le-Français. Sainte-Menehould.	Châlons (l'hiver). Reims. Vitry-le-Français. Sainte-Menehould.
AUBE...........		Bar-sur-Aube.	Troyes. Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Seine. Nogent-sur-Seine.	
YONNE.........	Auxerre (les femmes). Joigny (un petit nombre).	Tonnerre (4 lits de camp donnés en septembre 1829 par le bureau de charité.	Auxerre (les hommes). Avallon. Joigny (la plupart). Sens. Tonnerre (p.r un grand nombre de détenus).	Joigny (un petit nombre).
EURE-ET-LOIR....	Chartres. Nogent-le-Rotrou.	Dreux.	Châteaudun.	Chartres. Dreux. Nogent-le-Rotrou.

CINQUIÈME TABLEAU.

NOMS DES DÉPARTEMENS.	NOMS DES VILLES OÙ LES COMMISSIONS SONT ÉTABLIES et en activité.	SONT ÉTABLIES mais sans activité.	NE SONT PAS ÉTABLIES.
SEINE-ET-OISE........	Étampes. Mantes. Pontoise. Rambouillet.	Versailles. Corbeil.	
SEINE-ET-MARNE......	Coulommiers. Fontainebleau. Provins.	Melun. Meaux.	
MARNE..............	Reims. Châlons. Épernay. Sainte-Menehould.	Vitry-le-Français.	
AUBE...............	Arcis-sur-Aube. Bar-sur-Seine. Nogent-sur-Seine.	Troyes.	Bar-sur-Aube.
YONNE..............	Joigny. Sens. Tonnerre.	Auxerre. Avallon.	
EURE-ET-LOIR........	Chartres. Dreux.		Châteaudun. Nogent-le-Rotrou.

Signé JACQUINOT-PAMPELUNE.

A Monsieur le Baron Pasquier
Président de la Chambre des Pairs 3

hommage respectueux de l'auteur

Augustin Chaho, de Navarre

LA

PROPAGANDE RUSSE

A PARIS.

Imp. de Mévrel, pass. du Caire, n. 54.

LA

PROPAGANDE RUSSE A PARIS.

EXAMEN DES FRAGMENTS ET CONSIDÉRATIONS DE M. LE BARON D'ECKSTEIN, SUR LE PASSÉ, LE PRÉSENT ET L'AVENIR DE L'ESPAGNE;

PAR AUGUSTIN **CHAHO**,

Auteur des PAROLES D'UN VOYANT; — de la PHILOSOPHIE DES RÉVÉLATIONS; — du VOYAGE EN NAVARRE PENDANT L'INSURRECTION DES BASQUES, etc., etc.

> Voyez ce vieux Marquis
> Nous traiter en peuple conquis.
>
> *Le Marquis de Carabas.*
>
> BÉRANGER. — CHANSONS.

A PARIS,
CHEZ Mme GOULLET, LIBRAIRE,
PALAIS-ROYAL, GALERIE D'ORLÉANS, 7.

A TOULOUSE,
Chez J.-B. PAYA, rue Croix-Baragnon, hôtel de Castellane.
Et chez les principaux Libraires des Départemens.

A GENÈVE,
Chez Ab. CHERBULIEZ et Cie, rue de la Cité.

A LIÉGE,
L. et A. POLAIN Frères,
Librairie ancienne et moderne, Pied du Pont d'île, No 658.

AVERTISSEMENT.

Le corps de cette brochure ayant été imprimé dans une province éloignée de Paris, sur un manuscrit peu lisible, l'auteur, qui n'a pu revoir lui-même les épreuves, se voit obligé de demander grâce à ses lecteurs pour les fautes d'impression dont le texte fourmille. Il en a fait corriger bon nombre à la main avec de l'encre rouge : l'*Errata* en signale d'autres. L'auteur, privé de son manuscrit, regrette de n'avoir pu rétablir diverses notes supprimées par l'incurie des imprimeurs provinciaux.

Il croit aussi devoir une explication aux critiques pointilleux, sur la date de 724—750 qui est citée comme étant celle de l'érection de la Navarre en royaume. L'auteur, dans un écrit précédent, a dit que la royauté navarraise date du neuvième siècle, et il n'a point changé d'opinion à cet égard ; mais les chroniqueurs aragonais et Moret lui-même donnant le titre de rois aux chefs de Pampelune et de Sobrarve à partir de l'année 716, il a cru pouvoir se placer un instant au même point de vue historique dans l'intérêt de son argumentation. A vrai dire, pendant tout le huitième siècle, ces prétendus rois de Pampelune et de Sobrarve, reçoivent, dans les chroniques, le simple titre de général ou duc des Navarrais, *dux Navarrorum*. Cette dénomination latine, qui désignait chez les Goths une dignité féodale, n'est appliquée aux héros navarrais que par les chroniqueurs castillans-romans. Elle est la traduction la plus inexacte possible du mot euskaro-iberique *Jaon*, qui désigne l'Ancien ou le magistrat de la république dans l'idiôme patriarcal des montagnards. Tout le monde connaît l'histoire du fameux *Jaon-Zouri*, ou Seigneur-Blanc des Cantabres, tige de l'illustre maison de Haro.

ERRATA.

Page 28, à la ligne 8 de la note, *au lieu de* rideau, magique; —*lisez* rideau magique.

Page 31, ligne 17, *au lieu de* premets, —*lisez* permets.

Page 32, ligne 8 de la note, *au lieu de* reliqua, —*lisez* réplìqua.

Page 33, ligne 17, *au lieu de* budjet, —*lisez* budget.

Page 45, ligne 17, *au lieu de* imitation, —*lisez* imitateurs.

Page 48, à la note relative à M. Viardot, *au lieu de* plagiare, —*lisez* plagiaire.

Page 62, ligne 32, *au lieu de* ly alcaro, —*lisez* ly alçan.

Ibid. *au lieu de* cran, —*lisez* iran.

Page 63, ligne 9, *au lieu de* Irigo, —*lisez* Inigo.

Id. ligne 10, *au lieu de* Garcie-Eriko, —*lisez* Garcie-Eneko.

— ligne 12, *au lieu de* Zalduuak, —*lisez* Zaldunak.

— ligne 20, *au lieu de* Ricambrie, —*lisez*, Ricombrie.

— ligne 21, *au lieu de* as principio pou, —*lisez* al principio por.

— ligne 24, *au lieu de* Garcie-Eriko, —*lisez* Garcie-Eneko.

Page 64, à la ligne 3 de la note, *au lieu de* par retomber, —*lisez* pour retomber.

Page 72, ligne 24, *au lieu de* la révolution française en particulier, —*lisez* en particulier, la révolution française.

Page 74, ligne 6, *au lieu de* satyres, —*lisez* satires.

Ibid. ligne 7, *au lieu de* la Gazettes, —*lisez* les Gazettes.

Page 79, ligne 36, *au lieu de* divisé, —*lisez* divisée.

Page 85, ligne 9, *au lieu de* le comte H., —*lisez* le comte N.

Page 8?, ligne 9, *au lieu de* Mlle Merlin, —*lisez* Mme Merlin.

Ibid. ligne 11, *au lieu de* Mme Grisi, —*lisez* Mlle Grisi.

— Id. *au lieu de* ses nobles, —*lisez* ces nobles.

Page 89, aux lignes 11 et 13 de la note, *au lieu de* castors, —*lisez* cartons.

Page 89, ligne 14 de la note, *au lieu de* mes anecdotes, —*lisez* les anecdotes.

TABLE DES MATIÈRES.

I.

LE BARON D'ECKSTEIN.

I.

Comme quoi je réponds à M. le Baron d'Eckstein.

MONSIEUR LE BARON,

J'ai lu vos considérations sur le passé, le présent et l'avenir de l'Espagne avec un véritable ravissement d'esprit. Votre livre, dites-vous, peut se comparer aux cinq doigts de la main, parce qu'il se divise en cinq parties. Je suis d'avis qu'on doit plutôt le comparer à la tête symbolique du roi Janus. Votre livre, c'est vous-même en personne, M. le Baron ; c'est votre physionomie à plusieurs faces, que je vais faire rayonner en tout sens pour la plus grande édification de nos hommes d'état et journalistes, et pour la récréation du lecteur.

L'entretien que nous allons avoir ensemble sera long, je le prévois. Je me propose d'examiner votre livre d'un bout à l'autre ; je serai sobre de citations textuelles ; j'aurai soin d'égayer les citations indispensables par des réflexions plus ou moins piquantes. Si, malgré tous mes efforts, je ne puis réussir à rendre cette lecture amusante, je suis certain de la rendre éminemment instructive. Votre ouvrage mérite un examen approfondi, non seulement à cause des choses que vous avez dites, mais à cause de celles que vous laissez entrevoir, ou que vous taisez finement, avec l'espoir de laisser dans l'esprit de vos lecteurs le germe perfide de la pensée que vous voulez y faire naître. Si vous nous parlez de l'Espagne, vous ne vous occupez pas moins de la France dans votre livre, et vous pensez encore plus à d'autres peuples dont vous ne dites rien. Le rapprochement de vos idées me permettra d'arriver à des résultats importans et curieux.

Sur le terrain des questions religieuses, il est un gigantesque adversaire avec lequel il m'eût été beau d'engager une lutte. Ce n'est point vous, M. le Baron ; vous n'êtes qu'un brahme rêveur ; c'est La Mennais. En politique, le moins fort de ces journalistes, que vous dédaignez si profondément, vous battrait sans peine. Il restera donc bien convenu que la tendance de vos idées, et le soleil du Nord devant lequel vous vous êtes prosterné, vous attirent ce livre de ma part. Si l'opinion me condamne, si le public français ne sourit point à mes efforts, je brise ma plume, et sans retour ; car l'amour du bien et du vrai ne suffit point pour excuser une grande erreur, que tout homme politique doit expier en se retirant. Je joue gros jeu, M. le Baron ; il faut que je sois bien sûr de gagner ma partie, pour oser la risquer à ce prix. Si, après m'avoir lu, vous affirmez que j'ai dénaturé vos expressions ou noirci vos intentions politiques, je donne au premier venu le droit de lacérer ces pages, et de me les clouer avec une épée sur le front : *Se me claven en la frente !*

II.

De la répugnance de M. le Baron d'Eckstein à hurler avec les loups ; ce qui ne l'empêche pas de hurler tout seul.

Le succès que votre livre vient d'obtenir, les sympathies étranges que vous avez su cultiver dans les hommes qui auraient dû vous dénoncer à la France, et m'épargner la tâche que je me suis imposée, la sécurité parfaite avec laquelle vous développez votre théorie d'invasion moscovite, au bruit des applaudissemens, tout cela me confond et me semble inexplicable ; c'est un problème qu'il m'est impossible de résoudre par moi-même. Pour vous, M. le Baron, qui êtes habile dans « l'art de diriger et d'impressionner les esprits », vous nous apprenez qu'il n'est rien au monde de si facile que de leur plaire. Ne dites-vous pas que tous, rois, ministres, pairs, députés, « écrivains

surtout et journalistes », grands hommes de club et petits hommes de salon, vrais enfans, sont prodigieusement enclins à la flatterie? Ne dites-vous point qu'on les a tous, tant qu'ils sont, les plus huppés en fait d'esprit, comme les plus bornés sous le rapport de l'entendement, les hommes célèbres comme les hommes ignorés, en leur faisant un peu la cour? Ne dites-vous point tout cela, ô vous, noble Baron, ô grand homme, qui n'avez rien de l'enfant, et qui déployez l'adresse d'un diplomate vieux et consommé pour arriver à vos fins par mille détours, à travers mille obstacles, sans que rien soit capable de vous distraire ou de vous effrayer? vous si fier d'être vous-même, et qui, tout en faisant parade d'une indépendance stoïque, avertissez adroitement vos amis d'outre-Rhin de voir de bon œil et sans ombrage les rôles divers que votre dévouement sans mesure vous oblige de prendre et de varier! vous qui vous tiendriez « indigne de vivre », si vous faisiez le plus léger sacrifice à l'esprit de parti (français)! vous qui préféreriez être dévoré tout vivant, que de hurler avec les loups, comme vous le dites! vous qui hurlez tout seul, semblable au premier chacal qui, flairant de la hauteur un champ de carnage, glapit de joie et appelle ses compagnons avec des cris féroces *!

Il est donc vrai que vous aviez fait un recueil de notes curieuses sur les puérilités de la vanité française, et sur nos écrivains et jour-

* M. le Baron d'Eckstein a eu pour devancier dans cette mission le célèbre Kotzebue; mais le sophiste du Séland renchérit encore sur les plates injures que le dramaturge cosaque a vomies contre la société française dans la relation de son voyage à Paris. Nos journaux ont entretenu tout récemment le public de Kotzebue; ils ont donné lieu de croire que l'auteur de *Misanthropie et repentir* était Allemand. Kotzebue était Livonien de naissance, et propagandiste pour le Czar. Doué d'un talent du troisième ordre, cet homme fut un grand misérable, et servit activement en Allemagne les desseins ténébreux de la politique russe. La veille de sa mort, il avait reçu de Sand une lettre par laquelle celui-ci le prévenait de son funeste dessein, en lui disant qu'il l'épiait partout « le fer à la main. » Dès ce jour Kotzebue n'osa plus sortir de sa maison. Sand prit la résolution de l'y chercher Le dramaturge était en compagnie de sa femme, de la Baronne de H*** et de la princesse d'Isembourg, lorsqu'un domestique vint lui annoncer la visite du jeune étudiant. — « Qu'il entre, » dit le Livonien d'un air fanfaron. Le jeune homme répondit que sa visite ne concernait que trois personnes : Dieu, Kotzebue et Karl Sand, et que si Kotzebue avait peur, il n'avait qu'à se présenter armé. Le Livonien résiste aux larmes et aux prières des dames qui voulaient le retenir; pâle, tremblant, se soutenant à peine, il quitte le salon, dont il eut soin de laisser la porte ouverte. Un cri perçant retentit bientôt dans l'antichambre; Kotzebue paraît chancelant, frappé d'un coup mortel, et tombe assassiné.

nalistes, grands hommes de club et petits hommes de salon, que l'on peut mener avec un fil, comme de vrais enfans, tant ils sont enclins à la flatterie, tant il est facile de les avoir tous en leur faisant un peu la cour ? Vous pourriez, dites-vous, faire à ce sujet des révélations étonnantes, et vous vous abstenez ? La menace est terrible, votre générosité sans bornes. Vous ne voulez pas nous causer de frayeur sérieuse ; vous êtes trop habile et trop prudent pour cela. Vous annoncez que vous avez brûlé avec soin toutes les notes que vous aviez eu la fantaisie de rassembler. Vous daignez nous rassurer sur ce point ; je ne vous en crois guère. Vos notes, vous les garderez, au contraire, pour les cours de Vienne, de Berlin et de Saint-Pétersbourg. L'on peut juger par votre livre de l'esprit impartial qui doit les animer. Peut-être un jour, prêt à repasser le Rhin pour aller rejoindre vos Barbares, nous les jetterez-vous à la face en fuyant. Ce sera le trait du Parthe, le dernier trait de la longue mystification dont vous avez cru long-temps que nous serions les dupes. Ce jour-là, je publierai des révélations sur les cours du Nord. J'ai détaché de mon recueil quelques anecdotes qui, je l'espère, ne dépareront pas cette brochure.

Le rôle que vous jouez parmi nous cesse d'être équivoque. N'avez-vous point dit, à l'adresse du magnanime Czar, que vous n'espérez rien en France du roi, du ministre, du fabricant, des jacobins, des intrigans de boudoir et des crieurs de la place publique ? Que vous ne leur demandez point « la permission d'exister ? » Vous, qui prétendez exister en dépit d'eux et leur faire, dans leur propre maison, une guerre traîtresse ! vous qui savez, au besoin, endosser, comme vous le dites, le capuchon du moine et rester homme sous la bure, en dépit des légistes et de leurs décrets ! vous qui prenez dans l'occasion le mousquet et l'uniforme du soldat ! vous enfin, nouveau Protée, qui, lorsque cela vous convient, lorsque le cœur vous en dit, savez être cordonnier comme Jacob Boehme, libraire comme Richardson, douanier, pêcheur et charpentier comme les apôtres, esclave comme Lockman ou comme Epictète ; revêtir enfin tous les costumes, et sous tous les costumes, conserver...... quoi ? noble Baron du Séland, un cœur d'homme, dites-vous, un esprit d'homme ? Soit ; mais permettez-moi d'ajouter : un cœur chaudement danois, prussien, autrichien, russe ; un esprit vraiment tartare, et nous serons d'accord.

III.

Du profond respect de M. le Baron d'Eckstein pour la dignité de la nature humaine, en général, et pour la dignité de la nature française en particulier.

Vous nous dites, M. le Baron, que vous avez ébauché votre livre « sous la forte impression de la dignité de la nature humaine. » Je me permets de croire que cette assertion, peu véridique, est destinée à servir de passeport aux injures que vous faites pleuvoir, comme un feu roulant, sur toutes les parties de notre état social. Est-il une réputation que vous n'ayez foulée aux pieds ? une gloire que vous n'ayez rabaissée avec mépris ? Vous vous êtes dressé de toute la hauteur de votre génie ; vous avez incliné votre sublime tête dans l'Olympe, et, croisant les bras, vous avez promené des regards dédaigneux sur la France pour la prendre en pitié.

Commençons par le clergé catholique : sous quel aspect vous est-il apparu ? Qu'avez-vous vu dans nos prêtres, dont vous étiez le champion et l'auxiliaire ? Un vil troupeau de diseurs de litanies, des sacristains, des marchands de religion à tant la demi-aune, des écrivasseurs de petits journaux, des âmes serviles qui prostituent l'autel, une religion d'esprits faibles et de femmelettes, un sacerdoce privé du feu sacré, dépourvu de divines entrailles. Tel est le beau portrait que vous nous faites de vos anciens amis

Où sont aujourd'hui les rois, les sénateurs, les peuples ? Vous n'apercevez de tout cela « qu'une défroque déguenillée, quelques » lambeaux qui traînent dans le carnaval universel, de pitoyables » déguisemens. » — Carnaval, soit ; mais vous y jouez passablement votre rôle. En avant le Malin, en avant le Pierrot. Passez beau masque, saute Polichinelle ! On te connaît. — « La foi monarchique est éteinte sans retour. » Ainsi soit-il. « La foi républicaine s'est évanouie. » Que s'est-il donc conservé parmi nous ? « Les cadres des clubs » et avec eux une « ignominieuse envie, » une « haine

odieuse, » le plus « crapuleux égoïsme » assis au sommet comme à la base de notre édifice social. Ce n'est là qu'une faible partie de « toutes nos misères *. »

Après avoir flétri la France dans sa religion, dans sa politique et dans sa littérature, vous arrivez à la jeune philosophie de notre siècle. A côté de l'abbé Châtel, des Saint-Simoniens, et des Fouriéristes, vous placez « les progressistes, les humanitaires, les panthéistes, » que vous appelez sans façon « les Hahnemann de la politique « industrielle. » Tout cela, dites-vous, « tourbillonne ; tout cela vend « sa drogue. » Bien différens de vous, M. le Baron, qui donnez la vôtre pour rien, sans autre rénumération que les bonnes grâces de la Sainte-Alliance, les poignées de main de ses diplomates, et peut-être quelques misérables pensions qui ne valent pas la peine que l'on en parle. Vous êtes un homme tout-à-fait à l'abri de la séduction des intérêts terrestres et matériels. Il n'y a, pour s'en convaincre, qu'à vous entendre discourir de la philosophie prêchée au bon peuple de France, depuis un demi-siècle. On ne lui enseigne, dites-vous, que la doctrine des « intérêts. » Quoi de plus ignoble et de plus trivial ? « Il « ne comprend de vérité que la chose utile. » Il a tort ; il ferait sans doute mieux de comprendre l'inutilité de vos paradoxes. S'occuper de ce qui est véritablement utile ! c'est le comble de la déraison. « Avec cette sagesse que chaque imbécile possède à bon marché, » (je croyais, au contraire, que la science des choses vraies et utiles coûtait ordinairement fort cher.) « on s'énorgueillit de sa plati-« tude. » Il n'en est point ainsi de vous, ô pyramidal Baron ! « Chaque « homme devient son idole et son thurifère. » Hélas ! hélas ! « Tous « nos garçons perruquiers sont gens prodigieusement éclairés. » Il en est plus d'un, seigneur Baron, qui serait en état de vous faire la barbe comme Figaro. « Tous nos chiffonniers sont des esprits forts ; « ils ne croient pas ! » Comment ! chiffonniers endurcis, vous avez

* Le lecteur est prié de remarquer que le noble Baron d'Eckstein, de l'île du Séland scandinave, se sert toujours du pronom possessif, et dit finement *notre* état social, *nos* misères, en parlant de la France. Nous concevrions ce langage si les Danois et les Moscovites étaient maîtres de Paris. L'on ne peut s'empêcher de rire en voyant l'adroit écrivain essayer d'y habituer nos oreilles par anticipation. Je crois même que le noble sophiste de la Sainte-Alliance pousse quelquefois l'illusion de ses rêves poétiques et militaires jusqu'à regarder l'envahissement de la France comme un fait accompli.

l'audace de ne pas croire M. le Baron ? Tremblez vilains ; on vous donnera le knout. — Prenez-y garde, M. le Baron, nos chiffonniers, dont plusieurs savent très-bien lire, pourraient un beau jour ramasser au coin d'une borne les lambeaux de votre volume que quelque bon Français n'aura pu s'empêcher de froisser avec dédain. Dans ce cas, gare au crochet du chiffonnier philosophe ; il est homme à vous prendre pour une guenille, et à vous loger dans son mannequin. Ce qui vous cause surtout une vive frayeur, c'est de voir « la civilisation » chercher à se frayer une route à travers les haillons de la misère. » Vous avez déclamé contre la civilisation du chiffonnier ; vous ne faites point grâce à la bourgeoisie parisienne. Vous nous apprenez que « le peuple boutiquier de la capitale du monde civilisé est cent » fois plus grossier dans ses mœurs que les bandits de la Calabre, » que les miquelets du Piémont. » Vous ne manquez point de lui opposer en contraste le peuple Suédois et Norwégien, ainsi que les habitans de Vienne. Les Parisiens désormais n'ont rien de mieux à faire que d'abandonner leurs comptoirs à vos excellens habitans de Vienne, à vos Suédois mieux policés, à vos Norwégiens et à vos Cosaques, lesquels ne sont pas grossiers, pas ivrognes, pas voleurs, tant s'en faut ! Je n'exagère nullement votre conclusion. Ne consacrez-vous pas, je ne sais combien de pages, à conseiller aux Français et aux Espagnols d'aller en commun faire la conquête du royaume de Maroc ? Ne frémissez-vous pas déjà, de voir la Nubie menacée par nos boutiquiers et nos sous-préfets ? Quel est le but de ces étranges conseils que vous nous donnez avec le sérieux le plus comique ? C'est de refouler de plus en plus vers des contrées nouvelles les populations méridionales, afin qu'à leur exemple, et par le flot de l'envahissement les guerriers du Nord se trouvent portés d'eux-mêmes dans les terres du Midi. Ainsi, d'après vous, s'accompliront les voies providentielles qui poussent le genre humain à s'étendre et à s'avancer dans sa marche progressive, jusqu'à la conquête du globe *.

* Les Français qui ignorent de quel esprit les populations du Nord sont animées auront peine à croire qu'elles songent sérieusement à la conquête de l'Italie, de la France et de l'Espagne. Rien n'est plus vrai néanmoins, et cette guerre est le premier des instincts nationaux, le vœu le plus impérieux, chez des tribus innombrables, parmi lesquelles plus d'un homme se laisserait couper un doigt pour le plaisir de boire une bouteille de vin de Champagne. La racc slave s'agite de nos jours comme

Réjouissez-vous, M. le Baron ; votre voix a été entendue ; nous allons faire battre le rappel : Normands, Bourguignons et Champenois vont s'embarquer pour Maroc et pour la Nubie ; ces derniers laisseront à vos Tartares le soin de faire leurs vendanges. Les Andaloux formeront l'avant-garde : ils abandonneront leurs vins dans les pressoirs, et ne toucheront point aux oranges qui pendent aux arbres, afin que les Cosaques, en arrivant, altérés par l'ardeur du soleil méridional, aient le plaisir de se raffraichir le gosier. Voilà ; selon M. Baron, l'unique moyen d'empêcher que les Français et les Espagnols ne se « bestialisent » complétement.

IV.

Du style de M. le Baron d'Eckstein.

L'une des choses qui me réjouissent le plus dans votre livre, c'est le style, M. le Baron ; et bien faut-il que vous en soyez vous-même souverainement enchanté, sans cela vous ne vous moqueriez point si cruellement de celui de nos jeunes écrivains, *progressistes*, *panthéistes*, *humanitaires*, etc. Vous faites fi de leur français bigarré. Donnons quelque échantillon du vôtre, qui sans doute en vaut bien un autre.

Son principal mérite qui d'abord saute aux yeux, c'est le luxe des épithètes, et quelles épithètes ! Voulez-vous définir un prêtre bien pensant ?

une troupe d'oiseaux voyageurs tout prêts à prendre leur volée pour des climats lointains. La tradition des migrations de leurs ancêtres, Celtes et Goths, ainsi que les souvenirs tout récens de la campagne de Paris, invoqués par les chefs des Barbares, exaltent leur courage. Il n'y a pas jusqu'aux bureaux du ministre de Prusse, l'honnête et pacifique Nagler, où il ne soit journellement question de la conquête de la France. On y parle avec enthousiasme des vins de Champagne et de Bourgogne, et des exploits du général Bulow sous lequel certains de ces messieurs attaquèrent le village de Saint-Denis avec une fureur dont ils se glorifient encore.

vous en faites un *tendre roseau divin*. Que c'est bien dit ! Si vous quittez le genre mignard pour le genre sublime, tout devient prodigieux, gigantesque, colossal, énorme, énormément stupide, énormément corrompu. Dans une même phrase vous êtes « prodigieusement étonné ». Étonné de quoi ? « De l'énorme dépense d'esprit qu'il faut » et pourquoi faut-il cette énorme dépense d'esprit ? « Pour soutenir tout ce » néant d'une détestable philosophie et de la plus maigre des politi- » ques ». A vous lire, je crois voir s'avancer à chaque instant l'antiquaire de Guy-Mannering, avec deux in-folios sous les bras, et répéter sa phrase favorite, c'est prô-ô-digieux ! Ne se trouvera-t-il point en France un critique charitable qui dise franchement à M. d'Eckstein : — « Seigneur Baron, si vous prenez votre style platement brutal pour » de la force, vous êtes prodigieusement dans l'erreur. Il n'y a là ni » force, ni vérité ; mais une passion calculée, une fausse exaltation de » sophiste, et chacune de vos pages prouve la vérité de ce que vous » dites quelque part : — Rien n'est plus facile que la déclamation ! »

La logique des pensées est une qualité précieuse que la nature de l'île de Séland vous a départie en petite dose, M. le Baron. Quant à la logique du style, il est des instans où vous en êtes complétement dépourvu. Vous nous dites, avec une emphase impayable, à la page (11) de votre préface, qu'à la première apparition de Napoléon en Allemagne « chaque poitrine noble se soulevait sous les pulsations d'un cœur » libre. » Des poitrines qui se soulèvent sous des cœurs ! c'est un peu fort, M. le Baron. Comment un philologue aussi profond que vous croyez l'être peut-il ignorer que le mot soulever, *sublevare*, signifie en définition latine et française, rendre léger sur, lever sur, *sub-lev-are* ? Et que par conséquent soulever sous est une locution essentiellement contradictoire, un barbarisme, un non sens ? Mais ce sont là des vétilles auxquelles un grand écrivain tel que vous ne daigne pas faire attention. Restent les poitrines nobles que vous placez sous les cœurs, ou les cœurs que vous placez sur les poitrines. Oh ! M. le Baron, vous avez dit là une chose bien hardie. Le *progressiste* le plus intrépide n'aurait eu garde d'en avancer autant. Vous voulez donc faire une révolution radicale dans l'anatomie, aussi bien que dans la littérature et les sciences ? Les cœurs sur les poitrines ! Décidément, M. le Baron, vous êtes à la hauteur du médecin de Molière, de cet excellent Sganarelle qui logeait le foie du côté gauche, et le cœur du côté droit. J'ai

envie de faire contre vous un vaudeville intitulé, *le Philosophe malgré lui*. Seulement je sais fort bien que les princes d'outre-Rhin, n'ont point employé les coups de bâton pour vous envoyer faire au milieu de nous votre propagande brahmanico-cosaco-politico-religieuse. Vous vous en acquittez à merveille *; les sourds entendront, les muets parleront. Et croyez-moi, si quelque mauvais plaisant s'avisait de vous chicaner au sujet des cœurs que vous placez sur les poitrines, répondez-lui gravement comme Sganarelle : — Les *panthéistes*, les *progressistes* et les *humanitaires*, mettent les « cœurs dans les poitrines, et j'avoue qu'autre- » fois il en était ainsi; mais j'ai changé tout cela. » C'était un grand homme que Sganarelle, M. le Baron. Vous êtes plus grand que lui de trois coudées.

Vous posez en principe (page 117) « que ce qu'il y a de mieux dans » la parole, c'est ce que la parole ne peut exprimer. » En d'autres termes, la parole n'est pas la parole. Je me prosterne devant la prodigieuse profondeur de cette pensée. Vous en avez beaucoup d'autres non moins admirables, à la suite desquelles on pourrait mettre la phrase suivante, que je trouve à la page 340 de votre livre : — « Quand je dis cela, » ce n'est pas exactement ce que je veux dire, c'est cela et ce n'est » pas cela, c'est quelque chose.... » Ce n'est rien, M. le Baron. Mais ce n'est point cela, et voilà ce que c'est. Je parle comme nos soldats. Et M. le Baron d'Eckstein irait d'un ton pédant reprocher à MM. tels et tels, les bigarrures de leur style ?

* Les chancelleries pourraient bien être d'un avis contraire. Le roi de Hollande a coutume de dire : grand poète, mauvais diplomate. Il a destitué dans le temps un favori qui avait eu la malheureuse idée de lui adresser une ode à la louange de ses vertus royales. M. le Baron d'Eckstein trouvera grâce auprès du poétique roi de Bavière, que sa métromanie a rendu ridicule dans toute l'Europe. Une de ses tragédies avait été sifflée à outrance dans une petite ville de l'Allemagne ; les spectateurs ignoraient le nom de l'auteur, qui se fit connaître pour la représentation suivante. La pièce fut applaudie avec accompagnement et salves de pétards. Ce prince, qui rappelle le bon René de Provence, est bègue et passe pour le meilleur orateur du Nord. Jugez des autres !

V.

De la vie de M. le Baron d'Eckstein, et de sa conversion miraculeuse au catholicisme.

Un morceau de votre livre, curieux dans son genre, est celui où vous nous racontez votre jeunesse, M. le Baron. A votre place J.-J. Rousseau se serait contenté de dire simplement : Je suis né à Genève. Et sans quitter ce ton naturel, le style du grand écrivain se serait animé par degrés, pour retracer le charme des souvenirs enfantins et la magie des premières impressions. Mais cette simplicité d'allure qui fait la perfection de l'art et n'exclut en aucune façon le prestige du coloris poétique, n'est point votre fait. Il ne vous suffit même pas de mettre un habit brodé, et de vous asseoir raide dans un fauteuil, pour écrire l'épée au côté, comme Buffon. Vous montez à cheval, vous grimpez sur les chameaux, vous enfourchez « les éléphans du royaume » de Candie : » — « Grandi sous les ombres (les ombres !) de la vieille » forêt des chênes séculaires de l'île de Séland ; en extase.... plongé » et abîmé dans la contemplation,.... incliné ,.... etc. » Bientôt au terme d'une jeunesse passée « dans le bonheur absolu d'une sauvage » indépendance » (pourquoi pas aussi bien, dans l'indépendance absolue d'un bonheur sauvage ?) quand vous fûtes las de voir « la lune se » lever sur le dôme des cieux pour s'éclipser dans les rayons de l'au- » rore » (!!!) vous fûtes transporté « dans la chambre de braves et » bons piétistes ». Ah ! M. le Baron, quelle chute ! comme vous tombez des hauteurs de la lune et du dôme des cieux, dans cette prosaïque chambre ! Finalement qu'est-ce qu'on y faisait ? « On prétendait cher- » cher l'Esprit-Saint, on pointillait sur chaque virgule. » Occupation fort innocente, mais je crois qu'il vous était plus facile de chercher le Saint-Esprit que de le trouver, sur chaque virgule. Aucuns, et c'étaient les plus sages, riaient sous cape et ne disaient mot. Ne disaient-ils rien, noble Baron ? — « Ils se renfermaient dans la religion du silence. » Quel noble style !

Sorti de la chambre de ces bons et braves piétistes, vous fûtes confié aux soins d'un digne pasteur de l'église luthérienne orthodoxe, qui bien éloigné de chercher le Saint-Esprit, y croyait à peine. En ce temps-là « Jésus vous paraissait ridicule comme philanthrope. » Cet aveu prouve que nos jeunes *humanitaires* comprennent mieux que vous ne l'avez jamais fait la déité de l'Homme-Christ et la sublimité de son dévouement. Vous étiez alors « superstitieux à l'excès *. » Toutes les nuits vous descendiez au cimetière « dans le vain espoir de voir s'ouvrir quelque » sépulcre ». Les universités de l'Allemagne devaient vous ravir cette foi robuste aux apparitions extra-naturelles. Long-temps dupe du charlatanisme des Rose-Croix et d'un autre Dousterwivel qui vous imposait des macérations, tout en vous soutirant vos écus, vous finites par tomber malade de corps et d'esprit. Alors les voyages.

Vous allâtes à Rome. Pour quiconque a étudié dans cette narration succinte, les prédispositions de votre âme « énormément » impressionnable, il est évident que vous ne pouviez manquer d'y devenir ferme croyant et parfait catholique. C'est effectivement ce qui vous arriva. Mais on se douterait difficilement du sentiment qui détermina votre conversion par trop singulière. Ce fut la tyrannie de Napoléon et

* M. le Baron d'Eckstein dit quelque autre part que les peuples du Nord sont excessivement superstitieux. Cette faiblesse d'esprit est surtout héréditaire dans les familles royales ; le sang impérial de Russie communique à ses membres des deux sexes un génie à la fois sombre et puéril. Pour comprendre la fièvre morale qui affecte les princes russes, il faut se représenter les luttes féroces que la rivalité du pouvoir occasione entre eux, et fait ressembler cette dynastie barbare à la première race des Visigoths et des Mérovingiens. Tous les Czars périssent d'une fin tragique, l'un poignardé, l'autre noyé, celui-ci empalé, celui-là étouffé entre deux matelas. Le peuple ignore la plupart du temps ces crimes consommés dans la profondeur des palais, et vénère ses maîtres à l'égal des Dieux. La voix secrète du remords et l'ivresse d'un pouvoir sans limites, jointes à une éducation absurde, rendent les princes moscovites entreprenans, cruels et superstitieux. — « Mon Dieu, disait la princesse Na***, favorite d'A***, à une » dame française, il faut convenir que les animaux ont un instinct prodigieux, et que » la nature entière s'intéresse aux destinées de la Russie. L'Empereur est un grand au- » gure, et n'y a jamais été trompé. Lors de la guerre avec Napoléon, s'il rencontrait un » troupeau de moutons venant à lui la tête haute, il présageait une victoire ; un échec « si les moutons baissaient le cou. Mais quands ils fuyaient en lui tournant le dos, c'était » l'annonce infaillible d'une déroute complète. L'Empereur était alors au désespoir ; il » refusait de manger, de dormir, et même de parler jusqu'à l'arrivée des courriers, qui » ne manquaient jamais de confirmer la nouvelle du désastre de nos braves. »

l'indignation que vous éprouvâtes de voir enlever le vieux Pape par ordre du conquérant ! Vous avez raison de dire, M. le Baron, que vous êtes entré dans l'Eglise romaine par une autre porte que le commun des fidèles.

Vos opinions religieuses méritent un chapitre à part. En attendant, permettez-moi de vous dire sans détour qu'un noble Sélandais, parvenu comme vous à l'âge mûr, après tant de bizarres impressions, capables de fausser l'âme la plus énergique et l'intelligenee la mieux née, devrait se montrer un peu moins tranchant, et ne point affecter la domination des esprits, après avoir été lui-même le jouet des plus folles erreurs. Moins qu'à tout autre, M. le Baron, il vous est permis de railler notre jeune littérature qui prendra vos sarcasmes en pitié. Les orages politiques de la France et de l'Espagne valent mieux pour former des hommes que les clairs de lune et les spectres de la vieille forêt du Séland.

VI.

De la conviction profonde de M. le Baron d'Eckstein.

Savez-vous ce qui m'a frappé le plus dès les premières pages de votre livre, M. le Baron ? C'est que vous nous y parlez tout d'abord de votre conviction profonde; conviction que vous aviez besoin, dites-vous, de proclamer sur les toits; conviction, fruit de votre expérience personnelle, de vos études, voyages, etc. En général, les hommes qui font trop de fracas de leur probité ressemblent presque à des fripons; les écrivains qui font grand bruit de leur conviction n'en ont guère. Caïn poursuivi par les remords de sa conscience et craignant que le sceau du crime imprimé sur son front ne fût visible à tous les yeux, disait à chaque instant : « Je n'étais point chargé de garder mon frère ; « je n'ai point tué Abel. » Plus d'un enfant gourmet s'est lui-même trahi pour avoir caché ses doigts en disant : « Je n'ai point touché aux

« confitures. » Faites sonner un peu moins haut vos convictions, M. le Baron, et nous y croirons peut-être. Sans cela vous nous ferez penser involontairement à l'hôte de *Guzman d'Alfarache* qui lui servait à table une pièce de mulet apprêtée en guise de veau, et qui, sans attendre d'être soupçonné, jurait par tous les saints et saintes de l'Espagne qu'il était le plus honnête aubergiste et le cuisinier le plus consciencieux des treize royaumes.

Au surplus, le lecteur ne doit point ignorer en quoi consiste votre conviction profonde. Hélas! hélas! c'est que les maximes de tous les différens partis nous mènent « à la mort », au lieu que celles de M. le Baron d'Eckstein nous conduisaient tout droit à la vie éternelle! — Vous nous apprenez quelle opinion doit triompher en définitive : « La « plus modeste, la moins bruyante de toutes les opinions. » Ce n'est point à coup sûr la vôtre. « Celle dont chacun a besoin, et qui se rencon- » tre avec la beauté éternelle, avec la beauté de l'âme dans ce monde et » dans l'autre. » Vous faites un délicieux apôtre, M. le Baron.

La fin de votre *Introduction* nous revèle que vous avez dû vous faire violence pour mettre votre livre au jour. Mais que devient alors l'ardente conviction de votre préface, que vous aviez besoin de proclamer sur les toits? J'ai tort, sans doute, et vous n'entendiez parler que du travail de la composition. Mais encore ici, comment se fait-il que vous présentez ce travail « comme un remède énergique destiné à soulager » votre esprit de quelques-unes de ses préoccupations? » Tant de gens se persuadent que le bonheur de l'espèce humaine est votre idée fixe, et que vous n'avez point sur la terre d'autres soucis! L'accouchement de votre livre a donc été bien laborieux? Je conçois que vous auriez pensé avec plus de facilité, et écrit mieux et plus vite, en vous servant de tout autre langue que la langue française; je conçois aussi que le correcteur officieux de votre manuscrit a dû se donner quelque peine pour lécher ce petit ours. Ce que je ne comprends point, c'est que des Welches qui seraient incapables d'écrire en français une seule phrase correctement, aient la manie de venir inonder notre littérature et abâtardir notre goût par des publications excentriques dont le nombre va tous les jours croissant. Ces Messieurs doivent être bien pénétrés de la sublimité de leur merveilleux génie, ou ils ont quelque grand intérêt à propager leurs idées parmi nous. Le noble Baron d'Eckstein aurait-il prévu la réflexion que je viens de faire, lorsqu'il nous dit qu'il est enfant

du siècle, et qu'il a voulu payer son tribut au siècle? Rien de plus louable ; mais il a tort d'appeler son livre une petite monnaie. — « Dieu sait » que parmi cette monnaie je n'ai pas volontairement glissé de pièces » fausses ! »

Encore des protestations de bonne foi ! Vous n'y pensez donc pas, M. le Baron? Et qui diable, jusqu'ici, vous soupçonne d'être un faux monnayeur? Qui vous accuse? Quelle terreur intime et secrète vous fait recourir à toutes ces précautions oratoires? L'autorité de votre parole n'est-elle point assez affermie? La noblesse de votre caractère, la loyauté de votre génie, l'indépendance de votre esprit trouveraient-ils des incrédules? Pourquoi prendre ainsi les devans? Pourquoi donner l'éveil aux soupçons? Comme les démons des anciens Scandinaves, caché derrière une vapeur fantastique, enveloppé de nuages impénétrables, vous êtes-vous fait un jeu de nous défier et de nous dire : Qui suis-je? Regardez-moi ! Ce serait de votre part une présomption bien folle. L'œil des voyans s'était à peine reposé sur vous que vous étiez devenu transparent comme un verre. Vous n'avez point glissé volontairement de pièces fausses dans votre monnaie? Il nous est permis d'en douter, puisque vous le dites. Dans tous les cas, l'important pour nous est de savoir si votre or, votre argent et votre billon sont de monnaie française, ayant cours. Ne vous flattez point de nous payer en monnaie *russe et de nous* faire prendre vos polouchkas pour des centimes ou un kopeckh pour quatre liards. Nous savons compter. C'est peut-être pour cela que vous n'aimez point les mathématiques.

VII.

Ce que doit être une grande vérité pour être vraie, dans le temps où nous vivons, *secundum d'Eckstein.*

Vous commencez votre *préface* par nous dire que l'*introduction* de votre livre s'explique par la *conclusion*, « la colère par le dévouement. » Vous en êtes à peine à votre septième ligne, que vous avez

soin de prémunir le lecteur contre l'impression fâcheuse que pourraient produire sur lui les bouffées de votre éloquence. Vous avez hâte de sanctifier la fureur de vos déclamations et l'âcreté de votre style par la pureté de vos intentions. Si colère il y a, c'est une colère de dévouement. Je suis fort éloigné d'élever des doutes sur la sincérité de ce dévouement ; il me suffit de savoir que la liberté, la nationalité et la gloire de la France n'y ont pas la plus légère part. Dès lors votre dévouement pour les princes d'outre-Rhin ne saurait excuser à nos yeux l'ardente colère que vous inspire la marche de notre état social. J'ai réduit à leur juste valeur les précautions oratoires par lesquelles vous espériez passionner en votre faveur le public, sans vous douter que le Français, né malin, est difficilement dupe d'un enthousiasme factice et d'un patelinage insidieux. Vous ne négligez rien pour donner le change aux lecteurs ingénus, et pour prévenir le jugement fâcheux qu'ils ne manqueraient point de porter contre vous, si vous n'aviez soin de leur mettre un bandeau sur les yeux. Vous débutez par fausser dans leur esprit les notions du simple bon sens : vous cherchez à leur persuader qu'une chose vraie est celle qui n'en a pas l'air, de crainte qu'ils ne prennent votre livre pour ce qu'il est, c'est-à-dire pour un tissu de mensonges. Il est curieux de vous suivre dans les détours que vous prenez la peine de faire, afin de cacher le but auquel vous tendez par des contre-marches savantes. Parlez. « Dussé-je être seul de mon » avis au milieu de mes contemporains..... » Héroïque Baron ! qui veut bien se résoudre à être le seul de son avis, sans autre ambition que de dire la vérité aux hommes ! Qui n'admirerait un si beau dévouement ! Eh bien ! que direz-vous, au risque d'être le seul de votre avis, noble martyr d'une conviction profonde ? « Je dirai que » toute grande vérité, pour être vraie.... » Nous y voilà déjà. Vous êtes comme Figaro, qui reconnaissait des vérités fausses, des vérités vraies, et des vérités plus vraies. « Que toute vérité, pour être vraie » dans le temps où nous vivons..... » Au diable les sophistes qui ne veulent point reconnaître que toute vérité, et surtout une grande vérité, est vraie en tout temps, en dépit des faussaires qui font tous leurs efforts pour l'obscurcir. Enfin, que doit être une grande vérité, pour être vraie dans le temps où nous vivons ? Lecteur français, je vous le donne en cent, je vous le donne en mille. Vous ne devinez pas, vous jetez votre langue aux chiens. Sachez de M. le Baron

d'Eckstein que « toute grande vérité, pour être vraie dans le temps « où nous vivons, doit nécessairement être un paradoxe », c'est-à-dire qu'elle doit être véhémentement soupçonnée d'être fausse, échapper à toute certitude, et ressembler à un mensonge ingénieux, comme un œuf ressemble à un œuf, et M. le Baron d'Eckstein à lui-même. Croyez cela, lecteur, de peur que le noble écrivain ne reste seul de son avis, en France. Et attendu que son livre vous paraîtra paradoxal et louche d'un bout à l'autre, il vous sera démontré que ce même livre, quand on l'examine sans y regarder de trop près, est un astre lumineux, un soleil de vérité pour notre siècle.

VIII.

Du profond mépris de M. le Baron d'Eckstein pour le « qu'en dira-t-on. »

Le lecteur se moquerait autant de moi que de vous, M. le Baron, si je perdais mon temps à vous prouver que la vérité ne saurait jamais être un paradoxe, et que l'art et la science ne sont point, comme vous le prétendez, « essentiellement paradoxaux. » Il est des sophismes qui ne méritent point une réfutation sérieuse ; les vôtres n'ont d'autre but que de préparer l'esprit du lecteur à l'étrangeté de vos doctrines politiques et à des conclusions qu'un Français ne peut admettre, sans devenir traître à son pays. Malgré toutes vos précautions, toutes vos démarches, et les sûretés que vous vous étiez habilement ménagées de fort loin pour fasciner quelques organes de la presse quotidienne, enchaîner les autres, et demander à chacun sa part de louanges, sans avoir à craindre d'attaque sérieuse, vous avez compris que votre livre pourrait bien soulever contre vous l'opinion française. La portion vraiment éclairée du public renferme des milliers d'hommes doués d'un tact sûr, d'une raison supérieure et d'une rare perspicacité. Vous avez prévu leur désapprobation, et vous vous êtes mis au-dessus de l'opinion, en affectant une grande

liberté d'esprit, et un dédain systématique pour le « qu'en dira-t-on ». Voici l'une de vos maximes, exprimée dans ce style bizarre dont vous seul possédez le secret : « Qu'est-ce que le vent des opinions ? Rien ». Je vous accorde que la puissance du sabre ou du knout est plus immédiate que celle de la pensée ; mais le règne de l'intelligence n'est-il point préférable à celui de la force brutale ? Vous exaltez la liberté d'esprit au-dessus des vertus théologales, et vous voulez la pousser jusqu'au mépris de l'estime publique. Cette abnégation vicieuse est ordinairement l'apanage d'une classe d'hommes que je m'abstiens de qualifier. Là dessus, vous vous faites une question des plus singulières. « Y a-t-il de la liberté chez cet homme qui trouve » du bon sens à celui qui le loue, et de la stupidité à celui qui le » blâme ? » Cela dépend. — Règle générale : tout homme étant naturellement enclin à bien juger de lui-même, à croire que ce qu'il pense est bien pensé, ce qu'il dit bien dit, ce qu'il fait bien fait, doit, en partant de cette donnée, apprécier les jugemens d'autrui conformément à ses principes. Il trouvera par conséquent du bon sens à celui qui le loue, s'il regarde ses paroles et ses actions comme dignes de louange ou de gloire. Par la même raison, il jugera défavorablement celui qui le désapprouve. Rien que de naturel et de logique en cela.

Pour vous, M. le Baron, qui ne ressemblez en rien au vulgaire des hommes, et qui faites de la liberté d'esprit votre pain quotidien, vous devez, au rebours, « trouver du bon sens à celui qui vous » blâme, et de la stupidité à celui qui vous loue. » Je ne dis point que vous ayez tort d'en agir ainsi ; mais j'en tire de fâcheux présages contre votre loyauté personnelle. Les toute-puissances de la presse parisienne se sont mises en frais pour vanter le talent d'écrivain dont vous feriez sans doute preuve, s'il vous plaisait d'enrichir notre littérature de ces ballades danoises que vous aimez tant. Vous devez trouver peu de bon sens à nos Aristarques des journaux, quand ils recommandent votre livre au public, comme un modèle de poésie et de beau style. Savent-ils bien que vous seriez incapable de jeter sur le papier une phrase française un peu correcte, et que vos périodes ronflantes portent la trace d'une main charitable, qui s'est vainement efforcée d'en rectifier la bizarre architecture à grand renfort de lime et de marteaux ? Oh ! de ces critiques aveugles moquez-vous fort, M. le Baron !

D'honnêtes ecclésiastiques vous regardent comme l'un des amis du catholicisme, et vous riez en secret de leur bonhommie. Vous avez pitié de leur peu de clairvoyance, et vous faites fi de leurs éloges, qui pourtant vous ont élevé au-dessus de tant d'autres écrivains mieux intentionnés. J'accorde qu'ils sont peu clairvoyans, voire même stupides; mais je vous plains, M. le Baron, d'avoir acquis le droit de rire d'eux secrètement, en toute liberté d'esprit. La *Gazette de France* répond avec mesure, avec noblesse aux attaques insolentes que vous avez dirigées contre elle; elle vous traite avec respect, parce qu'elle voit encore en vous un champion de la religion universelle. Libre à vous d'éprouver pour elle un profond mépris, que, du reste, vous ne lui cachez guère. J'ignore vos antécédens politiques, M. le Baron, et je n'ai point l'honneur de vous connaître; mais, foi de *voyant*, la *Gazette de France* est douée d'une charité vraiment chrétienne, d'une mansuétude sublime, ou vos relations avec elle et son parti vous ont donné des armes terribles, puisque vous déposez hardiment le masque, et foulant aux pieds vos bons amis, vos anciens alliés, vous osez prêcher, à la face de l'Europe, votre évangile d'outre-Rhin.

IX.

De la liberté d'esprit, selon M. le Baron d'Eckstein.

Votre définition de la liberté me paraît singulièrement alambiquée et subtile, M. le Baron. Cette liberté d'esprit que vos yeux perçans ne peuvent découvrir « sous la robe du docteur ou du professeur » ni dans la cervelle de nos ministres et de nos pontifes, que peut-elle avoir de commun avec la liberté de la pensée, et l'exercice du droit politique qui constituent la loi de l'homme, dans la société vraie, dans la République harmonieuse? Votre liberté d'esprit ne sera comprise que chez les brahmes indous, qui aiment à s'absorber dans la contemplation divine et dont l'âme superbe plane toujours dans le troisième ciel pour laisser tomber des regards dédaigneux sur les choses de la terre.

Vous ne seriez pas éloigné de nous prêcher que la liberté de l'homme consiste dans le stoïcisme le plus exagéré ; que la persécution des tyrans, le travail le plus rude, la misère la plus dévorante, l'oppression cruelle, les douleurs aigües, et le mépris encore plus poignant, ne sont que des maux passagers auxquels il serait indigne d'un homme libre, d'accorder une larme, un soupir. Vous exigez une abnégation parfaite ; et l'homme fût-il courbé jusqu'à terre, sanglant et meurtri sous d'intolérables chaînes, vous lui chanterez à l'oreille qu'il ne tient qu'à lui d'être libre « par » la liberté d'esprit ». Là dessus vous vous écriez, avec un enthousiasme hypocrite : « divine liberté ! toi dont le bras puissant élève l'hu- » manité en triomphe, toi qui l'exaltes au-dessus de sa passagère infor- » tune, toi qui la fais noblement asseoir aux banquets des Dieux ! ». Où donc es-tu cachée ? Dussiez-vous l'apporter en Occident, pour en doter notre siècle, je doute que la génération actuelle se montrât bien reconnaissante de ce beau cadeau ; ce n'est point ainsi que nous avons juré d'être libres.

Je n'ignore point que votre théorie de la liberté d'esprit, empruntée au servilisme de la superstition orientale, a des conséquences graves en politique. Le plus grand reproche que le catholicisme ait lui-même encouru, lui vient d'avoir faussé sur ce point la raison des peuples. Sachez-le bien, seigneur Baron, toutes les puissances vitales de notre époque tendent à la réalisation du bonheur terrestre par la liberté positive, la richesse et le loisir ; et nous ne sommes point gens à subir sans nécessité une infortune, même passagère, qui n'aurait d'autre compensation que votre liberté d'esprit et les joies futures du paradis, soit chrétien, soit brahmanique.

Mais voyez jusqu'à quel point vos emprunts de la morale orientale, dont vous n'osez généraliser l'intention, vous conduisent à l'absurde, quand vous essayez d'en faire une application détournée. « Liberté, » divine liberté ! où donc es-tu cachée ? Te tiendrais-tu ensevelie sous » la robe du docteur ou du professeur ». Pourquoi pas, aussi bien que sous la perruque de M. le Baron d'Eckstein ? « Ecoute donc le savant homme ». Sommes nous condamnés sur terre à n'écouter que le savant M. d'Eckstein ? « Comme il est occupé ! » Voyez un peu le mal qu'un professeur soit occupé ! « sa science est son gagne-pain. » Rien de plus juste, selon moi. Le prêtre vit des dons de l'autel et le professeur du fruit de ses lumières. Il est naturel que la société lui donne du pain en

échange de son dévouement. « C'est sa vanité, son orgueil ! » Tant de gens qui ne sont pas professeurs sont tellement gonflés de vanité, bouffis d'orgueil, malgré la petite dose de leur mérite, qu'il ne faut pas trop en vouloir au pauvre homme s'il a conçu une idée trop favorable de son talent. Que n'admirait-il plutôt le Baron d'Eckstein ? « Avec sa science » il se croit un grand homme ! » Quel insolent, qui ose se permettre de posséder une science quelconque, et de vouloir être grand à côté de M. le Baron ! « Il ne voit plus rien avec les deux bons yeux que Dieu » lui a naturellement plantés dans la tête ! » — Si les yeux que Dieu lui a naturellement plantés dans la tête sont bons comme vous le dites, il doit y voir bien et clair. Vous finissez par conclure que son rayon visuel est essentiellement faussé « et il croit à son indépendance ! » Certainement qu'il y croit. Vous le taxez d'erreur, faudra-t-il conclure qu'il se trompe infailliblement ? Je supposerais volontiers le contraire, et de ce qu'un homme, ami d'ailleurs de la vérité, se tromperait avec candeur, s'en suit-il qu'il manque de liberté d'esprit, d'indépendance ? Mille fois non. Je connais certain auteur dont le livre n'est qu'un tissu de pauvretés historiques, politiques, religieuses et littéraires ; en est-il pour cela plus modeste, plus défiant sur ses fausses lumières ? Non certes, et jamais la grenouille de la fable, jamais sauterelle pécore, née dans les sombres et humides forêts du Séland, ne s'est plus gonflée sur un peu d'herbe, croyant remplir le monde entier de son auguste et sublime personne.

II.

ESPAGNE ET FRANCE.

X.

De l'habileté de M. le Baron d'Eckstein, dans le grand art de diriger les esprits.

Je vous demande pardon, M. le Baron, si les paragraphes qui viennent de vous ennuyer respirent une certaine négligence. Je les ai écrits pour essayer mes plumes et pour me mettre en verve. Je n'ai pu toutefois m'empêcher d'effleurer les principales cordes que je me propose de faire vibrer avec force. Je souhaite que ces accords sans liaison, ces faibles préludes jetés au caprice du vent n'aient point trop choqué vos nobles oreilles.

Afin de placer mon lecteur au point de vue le plus favorable pour saisir les questions que nous allons débattre, et pour le mettre à même de bien apprécier les intentions et la portée de votre livre, je vais hasarder une supposition qui n'a rien de déraisonnable. Napoléon a prédit que la France se trouverait placée dans l'alternative de devenir républicaine ou tartare. Vous-même, vous insinuez, avec les précautions les plus délicates, que la Russie peut devenir « menaçante dans un certain avenir. » A côté des Jacobins, vous nous montrez les Cosaques. Entre ces deux possibilités politiques, la démagogie parisienne et la conquête d'invasion, j'admets un instant la dernière. Vingt ans à peine sont écoulés depuis le jour où les Cosaques ont galopé pour la première fois dans les rues de Paris. De pareils souvenirs, de si graves événemens exercent une influence fatale sur les destinées des peuples. Les révolutions sociales amènent tant de catastrophes imprévues que les faits accomplis ont quelque chance de se reproduire de nouveau *. Devant

* La grande prostituée met ses habits de fête pour recevoir les Barbares. Le cortége des rois coalisés défile le long des boulevards parisiens avec les mille tribus sauvages du Nord, représentées par l'élite de leurs guerriers. Le Czar fait son entrée aux Tuileries, où les députations diverses se prosternent devant le nouvel Alexandre. Les traitres, les lâches, les insensés, vantent sa politesse et ses manières che-

cette supposition pénible pour un cœur français, pour un cœur méridional, je me demande quelquefois : Par quels moyens le despote du Nord, qui aspire à étendre par les armes la domination de la race slave, et à relever dans Paris et dans Constantinople les deux empires d'Orient et d'Occident, pourrait-il préparer cette révolution hémisphérique, avant de déchaîner sur le Midi ses millions de Barbares?

En réponse à cette question, il me serait facile d'indiquer une foule de moyens efficaces dont la Russie n'a pas négligé le moindre. Je ne dois point omettre le principal. Les Tartares, frappés du pouvoir souverain que la pensée exerce dans une ère de civilisation, ont aspiré à la suprématie de l'intelligence. Ils ont essayé de fonder parmi nous le règne de l'esprit, avant de nous imposer la tyrannie du sabre. Mais les sophistes qui nous ont été dépêchés par les chancelleries de la Sainte-Alliance, ont dû arborer nos couleurs, invoquer nos sympathies et parler, autant que possible, notre langue, pour infiltrer dans les esprits les maximes qu'ils étaient officiellement chargés de préconiser. Je trouve qu'en peu d'années ils ont fait beaucoup de chemin. Ils ont bien mérité de leurs princes et gagné consciencieusement leurs salaires et leurs pensions. Mais ils ont beau se déguiser, l'œil des voyans les aperçoit à toutes les avenues de la presse, dans la science, dans la politique, dans les arts et jusque dans les romans. L'anarchie de notre *Babel* et l'incurie de nos journalistes, parmi lesquels vous trouverez cent écrivains ingénieux et spirituels pour un seul homme d'état, enfin la puissance de l'or, que les traîtres savent employer avec succès, leur ont donné la plus grande facilité de se glisser inaperçus dans la foule, de choisir leurs positions et de s'y maintenir en variant leurs rôles avec une audace et une habileté surprenantes *.

valeresques. Le peuple s'attroupe à tous les coins de rue pour lire sur les murs des proclamations tracées par la main d'un sophiste sur les genoux d'une courtisane, et dignes du céleste empire. La nuit vient, l'orgie commence. Les prétoriens du nouveau tyran se rangent, le sabre à la main, devant le temple de l'art français; l'Opéra prépare ses pompes les plus brillantes, ses féeries les plus grandioses, pour enchanter l'oreille et les yeux des Huns et des Scythes; les accens d'une musique ravissante préludent à la danse des bayadères; enfin, au moment où se lève le rideau, magique pour dévoiler les trompeuses merveilles de la scène, le sublime Czar entre dans sa loge, salué par les acclamations du parterre. *Hourra! vive l'Empereur!* Ce sera l'arrêt de mort de la vieille France.

* Une foule de nos jeunes littérateurs sont prêts à rendre témoignage que les émis-

Beaucoup de lecteurs ont applaudi aux recherches philologiques du savant K***. Savent-ils quelle tache a flétri sa mémoire et de quelle pensée politique il était le mercenaire caché? Et vous, M. le Baron, oseriez-vous nier qu'il existe aujourd'hui dans Paris une phalange nombreuse d'écrivains anti-français dont vous êtes le coriphée?

Et ici je ne parle point de tel journaliste qui met sa plume aux gages de Guillaume ou de Bernadotte, pour repousser les attaques qu'une trop rude franchise dirigerait contre eux, ou pour préparer leur candidature au premier trône vacant, celui de France par exemple *. Non; les traîtres que je signale ont une mission plus haute et plus cachée. Ils ont bien d'autres échos dans les profondeurs de notre société. La faveur officielle de la diplomatie étrangère concourt efficacement à propager dans la classe aristocratique et dans notre clergé le prestige de leur influence. Ces ennemis de la nationalité française, je les dénoncerai hardiment quelque jour; j'écrirai leurs noms en toutes lettres, et, ma liste à la main, j'escaladerai les toits où vous proclamez vos convictions pour la montrer à la France. Vous pourriez bien ce jour là tomber du haut des gouttières, M. le Baron.

En attendant, je rends hommage à la profonde astuce que vous avez déployée à diriger nos esprits vers le but constant de vos efforts. Allez, M. le Baron, si les princes dont vous êtes parmi nous le missionnaire n'entendent rien au grand art « de diriger les esprits, de les impressionner », vous êtes en état de leur donner des leçons. Seulement je vous conseille de changer de tactique et de recommencer autre part vos souterrains; car pour cette fois vous êtes contre-miné. Vous êtes un vieux chat sauvage de la noire forêt du Séland; mais vous ne nous effrayez guère. Devenez farine, faites-vous sac, nous nous moquerons toujours de vos

saires de la Russie ont tenté de les séduire par de brillantes promesses. La plupart ont repoussé avec indignation leurs avances perfides. Des hommes haut placés par leur nom et leur fortune, sont à la tête de ce système d'embauchage, qui menace de ravir à la France plus d'un artiste renommé. Puisse la contagion ne pas gagner les hommes de lettres!

* On dit que Paris est l'Athènes de notre époque, comparaison vraie à bien des égards. Le *forum* de notre presse compte plus d'un sophiste rhéteur soldé par le grand roi. Ce qui nous manque, c'est un Démosthène capable d'exalter le peuple assemblé, par des accens prophétiques, et de faire résonner à l'oreille du sourd le bruit lointain des chaines féodales que lui forgent les Barbares. Oh! si Berryer voulait!

griffes. Apprenez cela d'un jeune rat qui n'a point encore perdu sa queue à la bataille, et qui vous la fera, M. le Baron.

XI.

De l'aversion invétérée de M. le Baron d'Eckstein, pour la religion des vieilles bonnes femmes.

Si votre style est noble, comme votre personne, M. le Baron, votre religion ne l'est pas moins. Vous affichez un mépris souverain pour le culte des femmelettes « pour ce catholicisme » mis pour » ainsi dire dans du coton » pour les douceurs nauséabondes et » fades d'une religion qui met des gants pour parler au peuple et qui » fait passer du musc pour désinfecter l'atmosphère. » J'aime à vous entendre parler de la sorte. Je ris en pensant à la mine que feront les dévots de la *Gazette de France*, en lisant les complimens que vous leur prodiguez. Nul doute qu'à la porte du premier temple oriental que vous ferez bâtir en Europe, pour en devenir le pontife, vous placerez du chlore, au lieu du musc, qui infecte plutôt qu'il ne désinfecte. C'est fort bien. Vous donnez encore à vos alliés du catholicisme d'excellens avis; mais je doute qu'ils soient disposés à les suivre. « Abstenez-vous des feuilles quotidiennes »; c'est comme si vous leur disiez : « abstenez-vous de vingt mille livres de rente. » N'écrivassez pas et ne faites pas « écrivasser dans vos petits journaux. » Ils vous répondront probablement en vous conseillant de ne pas écrivasser dans de gros livres. « Ne faites pas la religion à tant la demie-aune ». Et vous, M. le Baron, ne faites pas de solécismes, s'il vous plait. « Ne luttez pas de science avec M. Arago. » Voilà sans contredit le plus sage et le meilleur de vos conseils; mais il fera peu d'impression sur des hommes qui s'imaginent avoir la science infuse, parce qu'ils ont la foi. « Soyez modestes. » Vous prêchez en vain. « Il ne s'agit plus d'une dévotion puérile, de quelque trem-

» blement de vieille femme ». De quoi s'agit-il donc, M. le Baron, vous qui dans votre jeunesse vous prosterniez devant les chênes du Séland ; vous qui passiez les nuits d'été dans le cimetière, avec l'espoir de voir les morts danser sur leurs tombeaux ; vous qui répétiez des ballades danoises « tandis que vos cheveux se dressaient » sur votre tête, et qu'une sueur froide coulait de tous vos membres?» De quoi s'agit-il ? La question est embarrassante pour vous, M. le Baron. Vous n'auriez garde de formuler nettement votre *credo* religieux et politique; ce serait perdre d'un seul coup les sympathies d'une partie du clergé français que vous avez si soigneusement cultivées. Vous avez recours à votre expédient favori, qui consiste à vous lancer à perte de vue dans les plus nébuleuses régions du vague. Vous cherchez à étourdir vos lecteurs par le bruit de quelques noms glorieux : Keppler, le Dante, Michel-Ange, Gerson, Thomas Morus. M. de Genoude vous répondra : J'aime mieux la Bible et l'Evangile. M. de Genoude n'aura pas tort.

Si je me permets d'intervenir dans cette querelle, j'en ai quelque droit, M. le baron. Vous n'ignorez peut-être point que je suis l'un des écrivains, ou plutôt le seul écrivain qui depuis 1830 ait traité de Turc à Maure, comme vous le dites si bien, la superstition religieuse. J'ai eu le sensible plaisir de voir mettre à l'index, par Sa Sainteté le Pape, certaines brochures dont il est impossible que vous n'ayez entendu parler. La *Gazette de France* elle-même daigne me compter au nombre de ses ennemis, honneur dont je me rendrai plus digne encore par la suite. Toutes les fois que je m'avise de traiter les questions religieuses, elle repousse avec une sainte horreur jusqu'aux annonces payantes de mon libraire et se flatte de pouvoir ainsi m'affubler de l'éteignoir. Je ne saurais donc être suspecté de partialité pour ces journalistes de sacristie, comme on affecte de les appeler depuis quelque temps. Mais je ne puis non plus m'empêcher de voir en eux des concitoyens et des Français. S'il est vrai, comme j'aime à le croire, que nos écrivains catholiques ont rompu tout pacte avec l'étranger, je puis me rapprocher d'eux pour combattre l'ennemi de notre commune patrie. * S'il est vrai qu'ils font

* La Baronne de W*** disait récemment, aux eaux de Wiesbaden, à un voyageur espagnol : — « Le règne de L.-P*** tire à sa fin ; — et celui de H*** est près

aujourd'hui prédominer la question de la gloire et de la nationalité française sur toutes les questions de parti, je regarde comme un devoir impérieux de les éclairer sur votre compte. Je veux vous dénoncer au Pape lui-même, seigneur Baron, sauf à m'attirer vingt fois dans ma vie toutes les foudres du Vatican, lorsqu'il me prendra fantaisie d'ébranler jusque dans ses bases l'édifice du culte superstitieux. J'ai le bras assez fort pour le faire, et nul peut-être n'en est plus persuadé que vous; si ce n'est La Mennais, M. le Baron. Nous verrons beau jeu quand il s'agira de vos brahmes et de vos pagodes.

XII.

De la rivalité qui existe entre l'abbé Châtel et M. le Baron d'Eckstein.

M. le Baron, vous vous montrez toujours fidèle à votre tactique, en flattant toutes les rancunes de nos prêtres, pour les exploiter au profit de votre mission politico-religieuse. Quelle astuce ne mettez-vous point à leur dire : « Vous vous plaignez d'un abbé Châtel et » vous n'avez pas tort. » Voilà le bon ecclésiastique enchanté. Son ravissement augmente lorsque vous lui montrez l'impie Chatel « sifflant l'Esprit-Saint ». Il est à son comble lorsque vous lui dites

de commencer, sans doute? — Oh! pour cela, non! exclama l'Allemande. C'est un vrai fou, un Français dans la force du terme. Il ne vaut pas mieux que les d'O***. — Les Français dès lors, auront à choisir entre la république jacobine ou fédérative, dit l'Espagnol. — Vous n'y êtes pas, répliqua la Baronne, d'un air mystérieux : après L.-P*** on ne voudra plus de personne, et les républiques sont impossibles. — Dans ce cas, je suis au bout de mes conjectures; à moins de supposer que la France restera plongée dans une complète anarchie — La Russie viendrait à son secours, dit la fine diplomate. — Je n'en doute point réliqua l'Espagnol Reste à deviner quel gouvernement on lui destine. — On ne lui donnera pas précisément un roi; mais ce sera la même chose... — Je crois comprendre, dit l'Espagnol : la France deviendrait une province du grand empire? » La Baronne répondit par un sourire, et rompit l'entretien, en se levant.

dans votre style inimitable : « Mais comment l'abbé Châtel débite-
» t-il ces platitudes, cette religion à vomir, tellement elle manque
» de sel, de cœur et de substance ? » Comment ? vous avez soin de nous l'apprendre. « C'est qu'il fait croire au peuple qu'il se fait
» peuple, qu'il s'intéresse au peuple. » C'est cela même. Châtel, qui n'est pas trop mauvais cuisinier, et qui connaît le goût français, le goût populaire, a compris qu'il devait relever l'insipidité de sa doctrine par un peu de patriotisme, assaisonnement qui sauvera le ragoût. C'est peut-être ce qui vous met en si belle indignation contre l'inoffensif primat des Gaules.

Je ne hante ni l'église française, ni aucune autre église quelconque, M. le Baron. L'écrivain qui a menacé de la hache révolutionnaire les autels de Notre-Dame, ne s'arrêtera point devant la barraque de Châtel. Mais je comprends que le primat des Gaules reçoive des encouragemens. L'innovation qu'il a hasardée flatte les instincts de la nationalité française. Sa religion pourra trouver quelque jour place au budjet. Un grand citoyen a honoré de sa présence les cérémonies du culte naissant ; un grand poète lui a fait des hymnes. Tout cela promet. Malheureusement pour Châtel, les Français ne sont rien moins que bibliques. Un cocher de cabriolet disait, en revenant des vêpres gauloises, où il avait entendu la traduction de l'*In exitu Israël* : « Ce farceur, le primat des Gaules, va-
» t-il pas vouloir nous faire croire comme çà que le peuple barbare
» a passé la mer à pied sec quand les collines sautaient comme
» les agneaux et les béliers comme des montagnes ? » Que diront nos cochers de cabriolet quand les prêtres indo-russes de M. le Baron d'Eckstein leur chanteront les saints *vedas* en langue tartare, à peu près comme on chante les ballades du Séland ?

XIII.

Du projet que M. le Baron d'Eckstein a formé de détrôner notre Saint-Père le Pape, et de se proclamer patriarche d'Occident à Rome, comme vicaire spirituel du Czar-Dieu Nicolas. Ainsi soit-il.

J'aime votre définition du sacerdoce, M. le Baron. « Qu'est-ce que le sacerdoce ? Tout ou rien. » M. Madrolle n'eût pas mieux dit. Seulement le sacerdoce que vous préconisez n'est pas le sacerdoce catholique. J'admire en vérité la duperie de nos prêtres, qui se sont faits les échos de vos doctrines, sans avoir soupçonné jusqu'ici que la réalisation de votre plan doit commencer par l'absorption du catholicisme romain dans une sorte de théocratie asiatique. Mais vous aurez beau encenser et dénigrer tour à tour nos prêtres ; vous aurez beau leur crier : « Soyez grands, soyez sublimes ! » dès qu'ils s'apercevront que le but de vos cajoleries et de vos réprimandes est de les métamorphoser en Brahmes, et de grouper leurs phalanges autour d'un conquérant ennemi, vous les verrez tous reculer de surprise et d'indignation. Ils voudraient bien qu'on les débarrasse des *progressistes*, des *panthéistes*, des *humanitaires* * ; mais non à ce prix. Vous n'obtiendrez d'eux ce marché que par trahison, et vous comptez infiniment trop sur leur crédule ignorance. Il vous en arrivera malheur ; je vous le prédis. Même je ne serais point éloigné de croire que nos

* M. le Baron d'Eckstein affecte, dans le même but, de honnir les saint-simoniens, quoique au fond il soit de leurs amis. Les industriels-sophistes, qui ont accepté le pontificat et la royauté d'Enfantin, deviendront l'instrument de tout despotisme qui ne dédaignera point de s'en servir. Les uns se sont enrôlés dans la presse ministérielle, qui a pour pâture les fonds secrets ; d'autres se sont faits Turcs et ont embrassé le mahométisme ; quelques-uns sont pensionnés à Constantinople par l'Empereur Nicolas, et font écho, de l'orient, à la propagande occidentale de M. le Baron d'Eckstein. Courage donc mes bons Français devenus Austro-Russes ; comptez sur les sympathies de M. H. H***, à Paris.

prêtres et nos journalistes catholiques se sont conduits à votre égard beaucoup plus habilement que je ne l'avais d'abord supposé. Ils ont pu jusqu'ici s'accommoder de votre coopération, comme de celle d'un instrument qui leur était momentanément utile ; gare qu'ils ne vous brisent avec fureur dès qu'ils se seront aperçus que vous devenez dangereux, et que vous faites mine d'éluder leur autorité pour déborder le catholicisme, à l'aide de théories indo-russes ! Nos Évêques sont gallicans. Ils ont rendu le joug du Pape plus léger sur leur tête, et ne sont guère disposés à reconnaître le pontificat de l'Empereur Nicolas ou celui du grand Lama. Le clergé catholique de France sera toujours rebelle à la transformation que vous voudriez lui faire subir. Il n'ignore point la destinée qui l'attend si les langues et les religions du nord-est du globe parviennent à s'établir dans nos contrées, à la suite d'une invasion guerrière.

Les princes du Nord repoussent le catholicisme, qui n'a point de racines dans l'émisphère boréal ; ils savent que le dogme chrétien mène, par la théocratie, à la démocratie pure, à la république universelle. Ils ne se résoudront jamais à suivre l'exemple de Clovis, et à courber leur tête pour recevoir le baptême des *Voyans*. L'invasion guerrière marchera cette fois avec sa religion toute faite, et son code infernal, dont le despotisme est le principe. Les Barbares aspirent à l'initiative de l'organisation sociale ; la forme brahmanique, tempérée par les idées de l'église orientale-grecque, se combinerait avec l'élément slave, russe ou moscovite, pour constituer un nouveau culte, qui voudrait se substituer au catholicisme romain, à peu près comme ce dernier avait remplacé l'ancien polythéïsme *.

* Un membre de la junte de Navarre, doué d'une remarquable justesse d'appréciation, puisée dans les traditions historiques, me disait : L'aveuglement des légitimistes français est inconcevable. La manière dont les puissances du Nord ont délaissé la branche aînée des Bourbons et don Carlos, est pourtant fort significative ; elle aurait dû leur dessiller les yeux. Les progrès de l'esprit révolutionnaire allarment ces loyaux défenseurs de la légitimité ; tandis que les princes du Nord se moquent, au fond, de la révolution, dont ils feront le prétexte d'une conquête générale après que la légitimité catholique et l'anarchie jacobine se seront porté mutuellement des coups mortels. La *Quotidienne* attribue à un imprudent oubli du devoir, à une fatale insouciance la politique des cabinets du Nord, dont elle n'a point encore sondé la profondeur et la perfidie. Elle a l'air d'ignorer qu'il n'y a rien de commun entre un légitimiste français et un impérialiste russe. Il est temps de reconnaître enfin

Le Pontife-Roi, le Czar-Dieu, qui donnerait sa loi au monde asservi, représenterait ainsi trois physionomies historiques, Julien, Attila, Sandragoutter. Il porterait dans sa main droite un sabre ensanglanté, et poserait sur son front les trois couronnes de la thiare papale; il rétablirait sur le globe le règne des héros, des demi-dieux et des dieux. Ce rêve étrange, ce n'est point le Baron d'Eckstein qui l'a fait le premier; ce n'est point le Baron d'Eckstein qui l'a soufflé à l'oreille de l'Empereur Nicolas, que l'ambition tient éveillé sur sa couche, où il reste armé toute la nuit, le Barbare. L'ivresse de la victoire l'avait inspiré jadis à Napoléon. Les princes étrangers qui ont fait tant d'emprunts à son système d'organisation civile et militaire, ont médité de réaliser son idée la plus gigantesque, en même temps que l'idée traditionnelle de la conquête du Midi, transmise aux Barbares par les Hunno-Goths, et par les Celto-Scythes, leurs ancêtres. Le Czar-Dieu Nicolas a choisi pour son précurseur le noble Baron d'Eckstein du Séland, lequel pourra devenir, en récompense de ses nombreux services, sinon Patriarche d'Alexandrie ou de Constantinople, Patriarche de Rome et d'Occident. En attendant, le Sélandais, pour mieux atteindre son but, s'est fait catholique romain; non par conviction, mais bien « par politique. » L'aveu est précieux et peu adroit. Ah! seigneur Baron, seigneur Baron, Nicolas singe

que les empires du septentrion ont séparé leur cause de celle des royautés catholiques du Midi. Que les légitimistes français y réfléchissent bien! Ils possèdent en richesse territoriale ou numérique les deux tiers de la valeur de la France. Avant un demi-siècle, le sol qu'ils occupent pourrait bien avoir changé de maîtres. Les Scythes modernes ne sont pas moins à craindre pour eux que les révolutionnaires. Les faibles liens de parenté qui unissent les restes de la féodalité française à la noblesse d'outre-Rhin, ne doivent point les rassurer. Les conquérans suivront des sentiers battus plus d'une fois dans le cours des siècles; ils sauront bien se débarrasser des anciens propriétaires; ils empêcheront les femmes d'hériter, et l'usurpation sera consommée. L'appui que les monarchies du Sud pourraient demander aux peuples du Nord, ressemblerait aux secours que les Goths accordèrent à l'empire romain lors de sa décadence: ils pénétrèrent dans les provinces romaines, sous prétexte de les défendre, et finirent par s'en emparer. Les chefs barbares détrônèrent bientôt les Empereurs; les potentats du Nord se proposent d'en faire autant aux vieux Bourbons, sans distinction de branches. Les Navarrais, du haut des Pyrénées, ont vu deux fois l'invasion boréale couvrir la France et l'Espagne; leur indépendance menacée en même temps que la civilisation et la liberté du Midi, les rend attentifs; ils sont bons prophètes.

Bonaparte, et vous avez frappé à la porte de toutes les écoles de notre civilisation méridionale ; vous avez profité des leçons du diable boiteux, qui prétend que la parole a été inventée pour cacher la pensée. Vous avez adroitement masqué la vôtre ; les prêtres catholiques ne se défient point de vous, le Pape vous chérit, nos journalistes vous encensent, et les juges qui vous sont les plus défavorables vous regardent comme un idéologue bien intentionné, un honnête rêveur dont les lubies poétiques et mystiques prouvent de la science, du talent, et sont aussi respectables qu'inoffensives. Votre triomphe sera de courte durée.

XIV.

De quelle manière M. le Baron d'Eckstein adopte la révolution française dans tous ses résultats.

Vous ne pouvez nier, M. le Baron, que la France, avant la réaction du dix-huitième siècle, ne fut livrée aux « énormes abus » que vous reprochez dans votre livre au catholicisme espagnol. Il y avait alors en France, comme de nos jours en Espagne, des « apostoliques » ignares, entraînés par la fougue intempérée du fanatisme mona- » chique (tout autre que vous eût dit monacal) ». Comment donc se fait-il que vous vous joigniez aux sacristains de la *Gazette de France* pour conspuer le philosophisme du dix-huitième siècle ? Songez, s'il vous plait, que l'état arriéré de la science historique et philologique, à cette époque, ne lui permettait qu'un rôle négatif, forcément dépouillé de toute initiative de création. Les philosophistes de l'école voltairienne frondèrent les abus invétérés. Ils dédaignaient comme vous la croyance et les « tremblemens des femmelettes, » et si l'œuvre de leur pensée fût une œuvre de ruine et de destruction, c'est que le Baron d'Eckstein était encore à naître, qu'ai-je dit, à grandir « sous les ombres de la vieille forêt des chênes séculaires de l'île » du Séland ! »

Vous adoptez, dites-vous, la révolution française dans tous ses résultats. Je vous trouve dès lors assez mauvaise grâce de blâmer les voies douloureuses qu'elle a dû suivre, les seules qui restaient ouvertes devant la vieille génération. Qui veut la fin, veut les moyens. Mais sans doute, cette fin que vous glorifiez, ces résultats dont vous paraissez enchanté, ne les adoptez-vous qu'avec une arrière pensée, et comme une préparation, un acheminement à la grande révolution occidentale que vous méditez en secret, et que d'autres préparent au bruit de vos déclamations politiques? Gare à vous, seigneur Baron; le bout d'oreille a percé.

Vous minez sourdement l'édifice du catholicisme, M. le Baron, en même temps que vous conspirez la ruine de toutes nos institutions politiques. Il est curieux de vous entendre déclamer en véritable énergumène contre « notre rage d'administration et de législation. » On dirait vraiment que vous tenez dans un coin de votre poche un état social modèle, sans administration et sans lois. Pourquoi ne pas dire tout de suite votre secret? pourquoi de si longs détours? pourquoi tant d'obscurité? Ah! vous craignez les huées, et vous n'avez pas tort. Contentez-vous provisoirement d'affirmer que « toute » notre politique, soi-disant constitutionnelle, démocratique, aristo» cratique, monarchique, représentative, carliste, philippiste, légi» timiste, doctrinaire, etc., etc, n'est que de la scolastique pure, » et que toutes ces belles discussions n'ont avancé en rien le bonheur » du monde. » Vos livres, bien autrement mirifiques, nous préparent efficacement aux joies divines de la plus douce réalité; la réalité du sabre et du knout. Que nous promettriez-vous autre chose? N'avez-vous point dit que les hommes capables de fonder la liberté « par l'intelligence ou par le glaive, sont tous morts en France? » Ne dites-vous pas « que toute la poussière dont on encombre l'univers depuis » quarante ans, peut s'envoler au premier coup de fouet d'un con» quérant? » Autre bout d'oreille, beaucoup plus long que le premier!

XV.

De la différence qui existe entre Voltaire et tous les d'Eckstein passés, présens et futurs.

Un proverbe navarrais dit que les fourmis mangent le lion mort. Ainsi fait la *Gazette de France*, de Voltaire. Les attaques auxquelles sa gloire est en butte, sont cause que vous lui vouez momentanément un culte d'estime, ainsi qu'à J.-J. Rousseau, dont vous n'avez jamais admiré le caractère. « Oui, je me sens atteint dans Voltaire lui-même, » lorsque la dévotion hypocrite se mêle de le frapper. » Ce magnanime sentiment ne vous empêche point de dire ailleurs que Voltaire « fut » le plus souvent l'humble laquais de tout le monde. » Ailleurs encore, vous nous parlez de la « grande infection qu'exhale le dix-huitième » siècle *rongé* par les Voltaire et consorts, comme un cadavre est » *rongé* par les vers. » Vous poussez beaucoup trop loin la liberté d'esprit, seigneur Baron. La dévotion hypocrite de la *Gazette de France* n'a jamais frappé si lourdement la statue de notre plus illustre littérateur. Que sont auprès de ce grand homme tous les petits Barons qui nous viennent d'Allemagne? Les Voltaire! l'expression est par trop impertinente. Les d'Eckstein, à la bonne heure; on peut les compter, on les connait : ce sont des hommes à la *docena*, comme disent les Espagnols; et si les érudits du Séland s'avisaient d'écorcher notre français pour nous étourdir de leurs palinodies, nous les compterions par centaines. Les Voltaire!! Vous êtes excessivement fat, M. le Baron.

XVI.

De l'admiration très prononcée de M. le Baron d'Eckstein pour quelques célébrités contemporaines.

Les hommes instruits ne manquent point en France. M. d'Eckstein veut bien nous faire cette concession. « Les hommes instruits surabon- » dent. » Ce qui nous manque, c'est l'âme d'un Bossuet, le cœur d'un Dante, le savoir d'un Keppler. « C'est l'association de la pensée » élevée et de la vie sublime ; » toutes choses dont notre siècle serait complétement déshérité, n'était M. le Baron, ce type resplendissant de toutes les perfections divines et humaines *. Et si M. le Baron invoque ici Bossuet, le Dante et Keppler, c'est uniquement pour se couvrir de ces noms glorieux. Irait-il évoquer sans cela de grandes ombres, qui reposent avec majesté sur l'horizon du passé ? Non, M. le Baron, vous n'avez point la simplicité de croire que le Bossuet, contemporain de Louis XIV, eût été le même homme au dix-neuvième siècle. Bossuet, de nos jours, eut été Berryer ou La Mennais. Mais, qu'est-ce que Savonarole ? et Berryer lui-même, l'orateur sublime, qu'est-il ? Dois-je le dire ? M. d'Eckstein ne voit en lui, et dans Dupin, Odilon-Barrot, Mauguin, et tant d'autres, qu'une tourbe « de maigres avocats. » Oh ! M. le Baron, je n'ai point l'honneur de vous connaître *de visu* ; je n'ai point été assez heureux pour contempler votre imposante personne. Je gage que vous devez être gras à lard, et rond comme un fromage du Séland. Je ne suis plus surpris qu'avec « vos convictions », vous restiez « momentané-

* Puisque M. le Baron d'Eckstein se donne la tâche de rabaisser toutes les gloires françaises, il est bon de noter que parmi les hommes d'état de l'Allemagne, un seul, le ministre de Prusse, Nagler, se distingue par un esprit supérieur et par une probité exemplaire. Quant à M***, N***, A***, la médiocrité de leur génie n'est point contestable, et l'attention publique n'est fixée sur eux que par la longue habitude où l'on est de les voir au gouvernement.

» ment isolé » ; ce à quoi « vous êtes résigné depuis longues années » (momentanément). Vous êtes un astre descendu des sphéres supérieures, qui gravite sans rivaux dans le néant circulaire de notre France. Vous n'avez point ici-bas de satellites, et nos célébrités religieuses, politiques et littéraires ne sont que des feux follets, qui voltigent inaperçus dans votre tourbillon.

Aussi, comme vous les traitez nos brillans écrivains, nos riches poètes sans vous inquiéter si nul d'entre eux ne s'appelle point Châteaubriand, Delavigne, Lamartine ou Nodier ! Vous n'en faites pas plus de cas que n'en mérite M. Pichot. Et encore M. Pichot est-il un homme fort honorable et distingué, qui vous ferait expier méritoirement les insolences que vous dites à nos puissances littéraires, placées au sommet de l'échelle dont il occupe l'un des bas degrés.

Tout vous a paru vide dans notre France : le temple de Dieu, « l'enceinte de la cité, l'enceinte de l'école, le salon du grand » monde ; le théâtre est vide, la taverne est vide, le forum est vide, » tout est vide, si ce n'est vous, noble Baron, qui êtes plein d'un dévouement excentrique, et de la plus belle colère qui vous échappe en sueur par tous les pores. Courage, M. le Baron ; ne vous gênez pas ; daignez enfin « désillusionner les âmes honnêtes sur la valeur d'un grand nombre de nos contemporains. » N'êtes-vous point Micromégas ? Ne marchez-vous point sur les étoiles, le front ceint de comètes ? Chacun de vos pas géans n'embrasse-t-il point un espace de cinq mille lieues ? Prenez-moi donc enfin certains « hommes d'une plus ou » moins grande renommée ; » posez-les sur l'ongle de votre pouce, et gourmandez, comme il faut, ces infiniment petits « bateleurs » habiles, fabricans de phrases, judicieux charlatans, intrigans, » scapins du siècle avocassier et paperassier », ainsi que vous appelez le nôtre ; célébrités qui occupaient hier les cent bouches de la renommée, et dont vous distribuez aujourd'hui les billets d'enterrement. J'aime à vous voir casser leurs ossemens les uns contre les autres, et jongler avec des crânes, comme le fossoyeur de Shakespeare. De la gaîté, noble Baron ! Chantez-nous quelques ballades danoises, et buvez frais. Vous ne craignez donc plus les ombres du cimetière ; vous ne redoutez plus l'apparition des spectres ; vous avez secoué le linceul des morts, et les terreurs qui logeaient dans ses plis funèbres, se sont envolées à vos rires joyeux, à vos chansons gaillardes ? Toutefois

faites y attention, je vous en avertis ; les morts que vous avez enterrés peuvent ressusciter et vous jouer un mauvais tour. Mais non, vous les bravez, vous les défiez sans vergogne ; ils sont défunts et bien défunts, passés et trépassés. Qui doit mieux le savoir que vous ? N'est-ce point vous qui les avez tués ? Ne vous est-il point arrivé « très-souvent, dans le cours de votre vie, de leur faire l'aumône de » certaines pensées écrites ou non écrites, confiées confidentiellement » ou publiées sous diverses formes ? » Ils ont puisé à la source de vos inspirations ; ils ont bu de la mort aux rats, et ont crevé piteusement enflés comme un ballon, et dévorés d'une soif inextinguible. Je plains leur sort, M. le Baron, et je comprends votre triomphe.

XVII.

Comment M. le Baron d'Eckstein connaissait et connait encore, aimait et aime encore le célèbre abbé de La Mennais.

S'il faut vous en croire, M. le Baron, voilà plusieurs années que les maximes des partis nous mènent à la mort. Pour un homme qui tient comme vous dans sa main des vérités dont le fruit doit être le salut du monde, je trouve que vous ne vous êtes guère empressé de venir au secours de notre société agonisante. J'expliquerai dans le chapitre suivant les motifs qui vous ont engagé à vous renfermer jusqu'ici « dans la » religion du silence » relativement aux affaires de l'Espagne. Je dois rechercher auparavant pourquoi vous êtes resté neutre et muet dans le grand débat que le manifeste éloquent de l'abbé de La Mennais avait fait naître il y a deux ans. Était-ce de votre part modestie, prudence, ou calcul ? Je ne perdrai point mon temps à m'égarer dans mille suppositions. Je ménagerai, suivant mon habitude, la patience du lecteur, en allant droit au but.

Qu'a fait l'abbé de La Mennais sous la restauration des Bourbons ?

Il a prêché l'ultramontanisme ; il a tenté de raffermir l'autel catholique sur les trônes catholiques ; il a voulu faire de la religion avec le Pape par la main des rois, tandis que Châteaubriand travaillait à raviver le christianisme à l'aide de la poésie. Mais en même temps qu'une réaction illusoire couvrait d'un vernis trompeur la surface de la société, une nouvelle explosion se préparait dans ses entrailles ; elle fut terrible, la France monarchique et religieuse de La Mennais et de Châteaubriand disparut le troisième jour ; la nation révolutionnaire arbora le nouvel étendard aux acclamations des peuples. Qui fut bien sot? Châteaubriand, La Mennais. La main du peuple avait abattu d'un seul revers l'échaffaudage laborieusement élevé pendant quinze années ; elle avait dispersé ses mille débris du haut des toits de l'archevêché. Le *Génie du Christianisme*, et l'*Essai sur l'indifférence en matière de religion*, tombèrent dans la Seine avec les livres de Mgr. de Quelen, et roulèrent, à demi-noyés, dans les eaux du fleuve jusqu'aux filets de Saint-Cloud. Ainsi les hommes et les idées se succèdent et s'écoulent dans le fleuve révolutionnaire et social.

Mais des hommes comme La Mennais et Châteaubriand ne donnent point leur démission à la première défaite ; ils ne renoncent que difficilement, et le plus tard possible, à l'honneur de présider aux destinées des peuples, et à la gloire qui est l'aliment des grandes âmes. Seulement ils apprécièrent mal leur position et celle de la France. Les éclairs de la foudre populaire les avaient frappés de trop près, leurs yeux d'aigle restèrent éblouis ou plutôt aveuglés. Ils se crurent au seuil d'une ère nouvelle, et, par une conversion brusque, dont un politique roué comme vous, M. le Baron, se serait bien préservé, Châteaubriand, un beau matin, se leva quasi-démocrate, et La Mennais rédigea le prospectus de l'*Avenir*.

Nul encore, à Paris, ne prévoyait l'agrandissement de la monarchie nouvelle que la prodigieuse habileté de son chef devait raffermir en brisant toutes les puissances insurrectionnelles que des convictions modérées, la frayeur d'une république ou les chaînes dorées de la faveur ne purent attacher à son char triomphal. Je me permets de croire que le nouveau monarque connaissant mieux que personne les causes actives de la révolution de juillet, s'inquiéta moins que tout autre de voir se tourner contre lui des instrumens devenus rebelles. Une succession d'heureux hasards devait l'aider à se dégager de la lutte dans laquelle

il semblait devoir périr victime, dirai-je de son amour pour l'ordre ou de sa royale ambition? Bref, dans le court espace de cinq années, la vérité de notre gouvernement avait subi trois métamorphoses successives, dont la dernière écartait le principe révolutionnaire; aux émeutiers des faubourgs avaient succédé les assassins, et nous nous trouvions transportés comme par enchantement dans l'incroyable *sicut-erat* de la restauration. Qui fut penaud? le pauvre peuple et les chefs plus ou moins dévoués, plus ou moins habiles qui l'avaient conduit au combat. La chambre des Pairs et Carrel se regardaient avec une admiration réciproque. C'est étonnant, disait le journaliste aux vénérables. Moi, traduit à votre barre? Vous ne l'espériez guère en 1830! — Ma foi, non; ni vous non plus M. Carrel, répondirent leurs seigneuries? Le grand Ismen, caché derrière un rideau dans sa tribune royale, écoutait ce dialogue et souriait; La Mennais allait s'enfermer dans le château de la Chenaye, en criant de toute sa force : Qui l'eût dit? Qui l'eût dit? Vous peut-être, M. le Baron, car vous ne disiez rien encore.

Les hommes trop pressés peuvent repasser dans leur mémoire, en guise de consolation, les jours orageux qui suivirent dans Paris et dans l'Europe l'insurrection de juillet. La commotion fut électrique, et nous nous vîmes un instant sur le point de réaliser à coups de canon la Sainte-Alliance des peuples que Béranger avait exaltée dans ses chansons. La Pologne catholique élevait le drapeau de son indépendance; Lyon proclamait la république fédérative, et les portes de ses églises chrétiennes cachaient les lévites brûlant de les ouvrir au peuple vainqueur. Paris était rempli de bruits sourds, avant-courriers de l'ouragan politique. La Mennais tombe à genoux, fait sa prière, saisit son crucifix et s'élance au milieu de la place publique pour déclamer ses magnifiques *Paroles*; c'était beau!

J'ai défendu La Mennais du reproche de contradiction qu'on lui a adressé. Il n'y avait point de contradiction dans ses idées; mais bien un revirement politique. Il tendait toujours au même but, la théocratie; mais pour arriver à ses fins, il avait changé de moyens; il avait renoncé à l'alliance des Rois pour briguer celle du peuple. Dans tout autre pays que la France, La Mennais eût complétement réussi. Mais le Français, logique et raisonneur en diable, non moins que spirituel, ne s'en laisse jamais imposer par l'éclat d'une rare éloquence; tout écrivain qui donne le spectacle de ces grandes conversions calculées,

dont chacun pénètre les motifs, est un homme perdu dans l'opinion. C'est ce qui venait d'arriver à La Mennais. Après avoir voulu restaurer le culte avec le Pape par la main des Rois, il prétendait désormais faire de la religion avec le peuple contre le Pape et les Rois. N'était-il point évident qu'il avait voulu profiter d'une crise qu'il s'imaginait devoir être décisive pour fonder, à l'aide du mouvement populaire, sa théocratie éternelle à peu près comme les Bourbons de la branche cadette venaient de fonder la monarchie de juillet ?

Le Français est Français et non pas Juif. De tous les gouvernemens possibles la république théocratique serait pour lui le régime social le plus insupportable, le plus odieux. Comment donc expliquer l'enthousiasme dont le journalisme parisien fut saisi à la lecture des *Paroles du Croyant?* Vous et moi, seigneur Baron, nous n'ignorons point que dans cette admiration pleinement justifiée par la merveilleuse beauté du style, il entrait un peu de malice contre l'auteur. En effet, le génie ardent et sombre de La Mennais et sa propagande fanatique avaient singulièrement humilié sous la restauration nos sophistes libéraux, pâles imita-teurs [redacted] du dix-huitième siècle; ils n'avaient pu signaler que par d'insipides articles de journaux le dépit amer avec lequel ils avaient vu tomber leurs plus chères idoles sous les coups du géant sacerdotal. *L'Essai sur l'Indifférence* était resté sans réplique de leur part, et tel de nos esprits forts avait entrevu la possibilité de rendre saintement son âme entre un confesseur et un sacristain, à la clarté de deux cierges. Mais avec les *Paroles du Croyant* l'illusion fut détruite, les trembleurs furent rassurés. La Mennais venait d'abjurer, en apparence, l'autorité de la tradition et la puissance de la foi qu'il avait divinisée dans ses précédens écrits ; il venait de se prosterner devant l'individualisme de la pensée, et n'était plus qu'un sophiste. Je vous laisse à penser la joie de nos rhéteurs; ils prirent La Mennais sur leurs épaules, ils le portèrent en triomphe, et le mirent aux nues pour le montrer à l'Univers. Ils célébraient leur propre victoire, en l'accueillant au nombre de leurs pairs, sans lui reconnaître désormais d'autre supériorité que celle de son talent d'écrivain, dépouillé de la mystérieuse auréole qui lui donnait naguère un rayonnement si prestigieux. Le gros Lerminier dit, en se frottant les mains : L'illustre prêtre de la Bretagne marche avec moi. D'autres bavards prétendaient le faire marcher en sens inverse; de sorte que le grand homme, assourdi, harcelé, tiraillé par un essaim

de disputeurs, et par dessus tout indigné de l'ambitieuse nullité de ces esprits anarchiques, les aurait volontiers frappés à la tête pour les faire taire ; mais il n'avait plus de sceptre. La lutte était presque devenue physique ; il se trouvait déjà vieux, faible et petit dans cette cohue ; il resta enseveli dans son triomphe, il fut anéanti.

Les *Paroles du Voyant* entrent aussi pour quelque chose dans le silence auquel le *Croyant* se condamne à notre grand et vif regret. Ce livre, que je m'étais efforcé de rendre obscur et que je laissai fort incomplet à dessein, n'avait d'autre but que d'apprendre à l'abbé de La Mennais une chose qu'il ignorait sans doute : c'est qu'en dehors de l'église romaine, une tradition particulière, rivale de la tradition chrétienne, plus ancienne et non moins inspirée, a conservé en Occident l'intelligence des symboles qui constituent le culte catholique. Il ne s'agissait plus entre nous du philosophisme railleur du dix-huitième siècle ; mais de la philosophie illuminatrice d'un siècle nouveau. La Mennais a compris que le duel serait périlleux ; il l'a refusé ; comme son âge et sa gloire acquise lui en donnaient le droit. Le Galiléen des Pyrénées lui aurait défini ses dogmes, expliqué ses mystères, transfiguré ses symboles, pour faire de tous les élémens de son culte religieux la base d'une dogmatisation compréhensible et d'un enseignement rationnel. La Mennais lui-même venait de préparer les voies de l'école nouvelle en signalant le parallélisme du symbole catholique avec les grands faits révolutionnaires de l'humanité. Quelques pas de plus et j'aurais pu dire, sans être plus ridicule que M. Lerminier : La Mennais marche avec les *Voyans*.

Le théocrate fougueux qui n'avait embrassé la cause du peuple que pour le réconcilier avec le catholicisme, a dû renoncer à son programme politique, dès qu'il s'est aperçu que le moyen le plus prompt de hâter l'anéantissement final du culte religieux était de favoriser l'essor révolutionnaire, que des prédications mystiques ne pourront jamais dominer. Voilà, seigneur Baron, les véritables raisons pour lesquelles La Mennais se cache, ne parle plus, n'écrit plus ; et c'est en vain que vous le défiez en lui disant : ô Savonarole !

Le silence du grand homme semble vous avoir donné la hardiesse de parler et d'écrire. Il y a de l'insulte et de la dérision dans l'hypocrite emphase avec laquelle vous le provoquez au fond de sa solitude. « O Savonarole, où es-tu ? » Et vous, M. le Baron, où étiez-vous durant la chaleur de nos discussions politiques et religieuses ?

Vous attendiez prudemment l'issue du combat, pour aller solitaire compter les morts, et regarder vers tous les points de l'horizon s'il était encore temps de mettre votre milice en campagne. Votre maxime n'est-elle point qu'il vaut mieux se tenir à l'écart pendant que les partis sont aux prises ? Vous trouvez plus sage de vous présenter sur le champ de bataille quand la lassitude ou les chances de la guerre ont obligé à la retraite les ennemis que vous craignez de rencontrer. La mêlée a été rude, et je vous félicite de n'y avoir point exposé votre gravité brahmanique. La place de vos idées n'était point encore faite, votre temps n'était point encore venu. La Mennais voulait concilier le catholicisme avec la liberté ; vous ne prêchez la religion orientale que pour fonder la tyrannie. Votre thème social, rédigé dans les chancelleries du Nord, aurait appelé sur vous trop d'indignation, à cette époque de rêves exaltans où nous reprochions avec tant de force à La Mennais de vouloir nous imposer le joug sacerdotal. Il y a deux ans, vous auriez craint d'élever la voix pour nous menacer des tyrans que l'apôtre de la Bretagne maudissait avec fureur. Aujourd'hui que des lois sévères (je ne veux point les qualifier autrement), nous réduisent au silence, et que nous vous laissons le champ libre, vous vous précipitez dans le *forum* désert pour y débiter vos oracles ; vous appelez Savonarole. « Il existait le nouveau Savonarole, l'austère dominicain. » Il existait, il n'existe donc plus ? Voilà un fait qui vous comble de joie, et vous en prenez acte publiquement. « Nous l'avons tous connu, nous l'avons tous aimé. Nous le connaissons, nous l'aimons encore. » Vous connaissez l'homme que vous connaissiez ? C'est en vérité merveilleux. Vous l'aimiez et vous l'aimez encore ? C'est bien fait à vous ; mais c'est plus rare. Savonarole serait bien ingrat s'il ne vous payait du plus tendre retour. « Mais nous pleurons cette haute destinée. » Merci pour les larmes. « Cette destinée qui a subitement suspendu sa course. » Il va vous en arriver autant, M. le Baron. Je me charge de votre oraison funèbre. Nous répandrons sur votre tombe des fleurs cueillies dans le parterre de l'amitié et des larmes aussi sincères que les vôtres. Vous n'aurez point lieu d'être jaloux de Savonarole.

XVIII.

Pourquoi M. le Baron d'Eckstein prend la fédération des Basques sous sa protection et se range du côté des vainqueurs.

Vous êtes un chaud partisan de la nationalité basque, M. le Baron, et je vous saurais un gré infini de vos sympathies politiques pour des montagnards que je regarde comme mes compatriotes, si je n'y découvrais une de ces arrière-pensées qui inspirent toutes vos actions et dictent toutes vos paroles. Vous reconnaissez que ce serait un « crime exécrable, un infâme attentat de souiller par » l'attouchement d'une main profane, la vieille liberté basque et » navarraise, la liberté vierge du pays des montagnes. » Vous venez un peu tard, M. le Baron. Si les Basques eussent attendu votre livre pour l'opposer aux sophismes de leurs adversaires politiques et aux armées de la Castille, le crime que vous flétrissez aujourd'hui en termes énergiques serait consommé depuis deux ans. Ce que vous avez dit en 1836, aux applaudissemens de tous les cœurs généreux et de toute la presse éclairée, vous auriez dû le proclamer en 1834, devant ces haineux journalistes qui prêchaient la guerre d'extermination contre les dernières tribus de la race ibérienne. Oh! combien nous vous aurions su gré de quelques pages éloquentes lancées à propos, lorsque les hordes castillanes sillonnaient en tout sens les vallées de la Navarre et de la Cantabrie; lorsque l'étendard insurrectionnel comptait à peine autour de lui quelques centaines de héros commandés par un autre Lekobidi, par un autre Pélage, et que ma voix solitaire éclatait avec tant d'amertume dans la brochure du *Biskaïen**.

* M. L. Viardot daigna me servir d'écho le lendemain, et me prêter ses oreilles dans le *National*. On couperait celles des plagiares, si elles étaient bonnes à quelque chose; mais, pour Dieu, que veut-on que je fasse des oreilles de M. Viardot?

Les événemens ont justifié les menaces prophétiques et le cri désespéré que je fis entendre au nom de quarante siècles de gloire, d'indépendance et de liberté. Le peuple indomptable se dresse aujourd'hui sanglant et victorieux au haut des Pyrenées occidentales ; les convulsions anarchiques de la Castille garantissent la durée du triomphe qu'il vient de remporter, et la menace d'une intervention française n'a eu d'autre effet que de redoubler son exaltation guerrière. Si les Basques avaient succombé dans la lutte contre la monarchie de Christine, vous auriez continué de garder le silence, et peut-être au fond du cœur vous vous seriez réjoui de la destruction de ce vaillant peuple. Je n'ignore pas qu'elles étaient à cet égard vos opinions ou celles des hommes qui rêvent avec vous l'intronisation d'un Czar européen et la fondation du céleste empire en Occident, avec accompagnement de douze cent mille bayonnettes. Ces insensés ne m'ont-ils pas dit : « Les Cantabres sont des anarchistes ; nous couperons à » la racine votre chêne de liberté ; nous ferons passer une grande » route sur la place même où s'élevait l'arbre antique de Guernika ! » Je répondais à ces menaces par les bulletins des victoires de Zuma-la-Carreguy ; j'invoquais les souvenirs de l'histoire. Comment les Castillans dégénérés auraient-ils pu réussir dans une conquête vainement essayée par les Romains, par les Visigoths, par les Francs et par les Maures au fort de leur puissance? A mes yeux la royauté éphémère de Christine et ses tentatives d'agrandissement ne pouvaient inspirer de sérieuses inquiétudes à la liberté ibérienne qui a vaincu dans le cours des siècles des conquérans tels qu'Auguste, Sisebuth, Charlemagne, Almanzor et Napoléon. Un an s'était à peine écoulé depuis la publication de ma brochure, et je me trouvais au milieu de l'insurrection victorieuse ; et le grand homme qu'elle était fière d'avoir à sa tête, me confiait ses projets d'avenir sur le rocher de Lecumberry.

Pour vous, noble Baron du Séland, vous attendiez pour embrasser la cause des Basques que leur triomphe fût décidé sans retour. Quels sont vos droits pour venir féliciter les vainqueurs et les accabler de vos caresses? Pourquoi chercher à leur imposer si tard votre protection oiseuse, sinon ridicule ? Pourquoi les serrer dans vos bras ? Ne serait-ce point pour les mieux étouffer? Je suis tenté de le croire. Dans quel autre but viendriez-vous rendre un hommage si tardif

à la vérité, aujourd'hui que les organes les plus avancés du journalisme parisien se trouvent réduits à caresser les tendances fédéralistes des populations pyrénéennes, sous peine de voir se fermer devant la révolution espagnole toutes les voies de l'avenir? Ces démonstrations faites après coup ne viennent jamais que de la part des hommes astucieux et perfides qui se tiennent à l'écart pendant l'orage politique et attendent l'issue des événemens pour les exploiter au profit de leurs idées et de leurs intérêts.

Vous ne vous faites point illusion sur la portée réelle du mouvement pyrénéen. N'avez-vous pas dit que D. Carlos est « un hors-d'œuvre? » D. Carlos ôté, que deviendra l'insurrection? Que fera-t-on de cette nationalité vivace qui ne veut transiger à aucun prix et jure de s'ensevelir héroïquement sous ses montagnes plutôt que de laisser porter la moindre atteinte à l'intégrité de son indépendance? A quel souffle révolutionnaire les Basques livreront-ils leur drapeau? Telles sont les questions que vous vous êtes adressées. L'idée d'une fédération espagnole vous cause de vives alarmes. Vous voudriez éteindre dans son foyer la flamme d'où peut naître un vaste incendie. Vous prévoyez que la fédération cantabrique et navarraise, rattachant à elle, comme autrefois, l'Aragon et la Catalogne, les Asturies et la Galice, se ferait des Pyrénées un rempart inexpugnable et deviendrait un obstacle sérieux à la conquête de la péninsule hispanique projetée par les Goths modernes. Vous vous êtes donné la tâche d'applanir les chemins de l'invasion, et vous avez pensé que le meilleur moyen de prévenir l'hostilité des tribus navarraises et cantabres, serait de leur faire accepter votre alliance, et de substituer au Prétendant actuel, un autre prince que vous n'avez point osé nommer. N'avez-vous donc point lu dans la préface du *Voyage en Navarre* que les Basques se préparent à repousser de leurs vallées les Tartares, comme leurs ancêtres avaient repoussé les Goths et les anciens Celtes? Les Ibères écarteront avec mépris la main que vous leur tendez au nom des Barbares. Ils vous reprocheront à vous-même d'avoir « souillé par » un attouchement profane, la vieille liberté basque et navarraise, » la liberté vierge du pays des montagnes » lorsque falsifiant indignement l'histoire, vous vous êtes efforcé de confondre dans votre livre la féodalité gothe avec la fédération patriarcale de nos montagnards Euskariens.

XIX.

Des anciens et vertueux rois de la primitive Espagne, ressuscités par M. le Baron d'Eckstein.

J'ai fait une étude approfondie de l'histoire d'Espagne, et je me propose de l'écrire un jour, M. le Baron. J'ai feuilleté plus d'une vieille chronique. La plupart écrites par des moines sont empreintes d'un profond respect pour le droit divin des rois. Lorsque le cimeterre africain eut abattu la monarchie visigothique, sous Roderic, Pelage, Biskaïen d'origine *, éleva dans les Pyrénées occidentales le drapeau de l'indépendance. Il se mit à la tête des Basques, chassa les Maures des hautes Asturies et fut proclamé roi d'Oviédo, non pas roi de la Cantabrie, car les trois provinces euskariennes n'ont jamais voulu obéir à des Rois : *No tienen reyes, sino leyes !*

Jusqu'ici la plupart des historiens modernes, prêtres, moines, ou sophistes mendians de la royauté bourbonienne, nous ont présenté l'initiative de la régénération espagnole comme une inspiration de la monarchie d'Oviédo. Ils jettent le voile sur le rôle prédominant de la fédération cantabre. Ils évitent de dire que durant les trois siècles de la domination des Visigoths dans cette péninsule, les Asturiens, opprimés par les Barbares, avaient toujours aspiré vers l'indépendance. Ils passent sous silence les cruelles guerres de Suintila et de Sisebuth. Ce n'est point sans intention. Que veulent ces falsificateurs de l'histoire ? Deux choses : effacer dans l'esprit des peuples l'idée d'une monarchie qui puiserait son droit dans l'élection, et nous montrer les royautés modernes de l'Espagne comme la continuation de l'empire visigothique. Il leur a suffi, pour cela, de faire Pélage cousin de Rodéric. C'était moins que rien pour ces grands maîtres de l'art héraldique, et ces fabricans

* Valera Guevarra, Saavedra, Carillo, André Lucas, Henao, Herrera, Etchaves, Mendoza, etc., etc.

émérites de généalogies. Pourquoi Pélage ne serait-il point issu en droite ligne d'Alaric Ier, puisque le plus fécond de nos romanciers, M. de Balzac, en consultant son arbre généalogique, pourrait à la rigueur réclamer la couronne de France, comme héritier lointain de Clovis ?

Les chroniqueurs dont j'ai parlé ne se sont pas bornés à établir l'origine gothique du roi Pélage ; ils ont remonté jusqu'au grand Alaric, et sans s'inquiéter si le conquérant barbare avait reçu le jour sur le rivage de la Baltique, ou s'il avait grandi « sous les » ombres des chênes séculaires de la vieille forêt de l'île de Séland, » ils lui ont donné pour ancêtre le roi Espagne, Hispanus ; lequel Hispanus, quand vivait, portait une couronne de roses et un sceptre de jasmin, deux mille ans avant l'ère vulgaire. C'est écrit.

Mais vous, M. le Baron, qui vous targuez si haut de vos fortes et consciencieuses études, ne rougissez-vous point de vous faire l'écho de ces niaiseries indignes de la gravité de notre siècle ? Car enfin, que sont vos « anciens et vertueux rois de la primitive Espagne, » si ce n'est le prince Espagne, et ses devanciers Habis, Gargoris ? Je ne parle point de son légitime successeur, Géryon, dont les troupeaux furent enlevés par Hercule. Ce dernier n'est pas assez primitif, quoiqu'il appartienne à l'époque fabuleuse où régnaient sur la terre « les héros, » les rois et les dieux. »

Il est vraiment fâcheux que l'histoire grecque et latine soient là pour mettre obstacle à la continuation de ces belles généalogies ; sans cela, les chroniqueurs barbares n'auraient point manqué de transformer en ère monarchique les deux mille ans de fédération qui passèrent sur l'Espagne depuis les Phéniciens jusqu'aux Goths. Ils nous auraient entretenus des aventures du roi Viriathe ; et comme ce grand homme avait gardé les chèvres dans sa jeunesse, ils auraient fait remonter son origine au dieu Pan ou Span, lequel, au dire des archéologues, est le même que le roi Hispanus. Je connais des livres castillans, qui font de Sertorius un monarque. De Sertorius aux empereurs romains, la distance est bien rapprochée. Les successeurs les plus légitimes de ces empereurs sont, sans contredit, les rois francs, lombards, ostrogoths et visigoths, enfin Pélage, *y toda la caterva !* L'on ne peut se défendre d'une profonde pitié, quand on trouve ces balivernes au frontispice de cinquante histoires. Il n'y a pas encore deux siècles, que les chroniqueurs français faisaient descendre des héros troyens la

famille mérovingienne. Ils racontent sérieusement comme quoi la ville de Paris a été fondée par le fils de Priam. C'est beaucoup plus poétique et plus flatteur pour nos dynasties, que de dire comment ces Barbares s'en vinrent de la Gothie hyperboréenne, couverts de peaux de loups, et les pieds nus *.

En fait de généalogies colossales, les chroniqueurs des bords de la Garonne méritent la palme sur tous les autres. Diriez-vous, M. le Baron, que ce petit Gascon de d'Armagnac, qui épousa publiquement sa propre sœur, se prétendait issu de Priam, par Caribert et Mérovée, du côté de son père, et d'Hercule par sa mère; attendu, rapporte un vieil historien, que ce Dieu, traversant les Pyrénées pour aller planter

* Les tribus hyperboréennes, qui restèrent dans leur pays natal pour s'y multiplier de nouveau, ont végété dans une profonde barbarie pendant plus de mille ans. Les progrès que la science, les arts et l'industrie ont faits dans ces derniers siècles de l'autre côté du Rhin, sont dus à la civilisation hispano-française, que les Norwégiens ont eu le bon esprit d'imiter. — Rien de grotesque comme les mœurs allemandes, jusqu'à l'émigration française. Les plus nobles dames de la Germanie conservaient encore les traditions et les habitudes des anciens *paours* Goths et Saxons. La première fois que le Barbare conquérant vint apporter à sa compagne, pauvre et vêtue de peaux grossières, les riches étoffes que l'industrie des Maures prodiguait aux Visigoths d'Espagne, aux Ostrogoths d'Italie et aux Franko-Teutons de la Gaule, la femme du Nord essaya la brillante parure avec ravissement, et, prête à s'asseoir, retroussa jusqu'à la ceinture sa belle robe de soie brodée, crainte de la salir. La princesse Caroline, première femme de Maximilien de Saxe, le père de la grande duchesse de Toscane, se montrait risiblement fidèle à cet usage des dames autrichiennes qui, pour ménager leurs robes, ont soin de les relever fort haut et de s'asseoir sur leurs jupons. Au besoin, elles s'en couvrent la tête pour se garantir de la pluie; ce capuchon improvisé fait ressembler plus d'une jolie châtelaine à la Virginie du langoureux et rustique abbé de Saint-Pierre. — Il y a trente ans à peine, l'on voyait, à l'Opéra italien de Dresde, les dames saxones, assises, la robe retroussée, tricotter des bas avec une telle activité que leurs doigts continuaient machinalement cet exercice dans les momens les plus pathétiques, qui arrachaient des torrens de larmes à leur noble sensibilité. Les actrices elles-mêmes, à l'imitation des dames de la cour, tricotaient sur la scène, et ne posaient leurs aiguilles et leur ouvrage que pour jouer le désespoir d'une amante délaissée ou d'une reine détrônée. — Le roi actuel de Prusse devint amoureux de la comtesse de H***, qu'il rencontra pour la première fois tricotant un bas, et se promenant, mélancolique et sentimentale, aux eaux de Tœplitz. Devenue princesse de Liegnitz, cette belle dame est accablée par l'ennui; l'étiquette de la cour ne lui permettant plus de tricotter des bas. Le roi, gagné par ses prières, est, dit-on, sur le point d'abdiquer pour imiter l'exemple de je ne sais quel archiduc d'Autriche qui est meunier dans le Tyrol.

ses colonnes aux extrémités de l'Ibérie, avait couché une nuit avec l'héritière légitime d'un roitelet de la Gascogne primitive ?

Vous comprendrez à merveille ce paradoxe, M. le Baron. C'est un moyen tout comme un autre de diriger et d'impressionner les esprits, surtout aux époques de crédule ignorance et de barbarie. Le bon vieux temps féodal, dont vous êtes le sophiste, peut encore renaître. Grâce à vos prédications et à vos homélies chevaleresques, l'heureux Nicolas peut encore trouver en France et en Espagne, aussi bien que dans le Nord « des âmes croyantes. » Donc, vite à l'œuvre, seigneur d'Eckstein. Prouvez-nous que le premier venu des Czarowits, que le débordement de la conquête porterait sur un trône espagnol, devrait être regardé comme la sainte image « des anciens et vertueux rois de la primitive » Espagne, » et comme le légitime successeur de Géryon, d'Hispanus, de Habis et de Gargoris; si mieux vous n'aimez Pantagruel et Gargantua. Je vous prédis un succès miraculeux.

XX.

Des Goths, Cagoths et Visigoths, que M. le Baron d'Eckstein trouve sublimes.

J'ai souvent réfléchi, M. le Baron, sur les institutions sociales qui subissent avec les siècles de singulières métamorphoses. Diriez-vous que le titre de Baron (varon), emprunté au patois celto-romain, se traduisait au moyen âge et se traduit encore de nos jours en Castille, par homme, vieillard, ou plutôt sage vieillard, sage homme ? Tel est le sens que comporte son étymologie, et qui lui est attribué dans toutes les chartes et chroniques. Les varones de la montagne représentaient au moyen âge, en Navarre, les sénateurs et les vieillards de cette ancienne république. Je suis forcé de reconnaître qu'entre les agrestes varons montagnards, et vous, noble Baron d'Eckstein de l'île du Séland, il y a toute la distance qui sépare le rustique Ibérien du Goth sublime.

Le titre féodal de seigneur vient du mot latin *senior*, qui désigne l'homme âgé, le vieillard. Dans l'origine, le sénat romain (*senioratus*, et par syncope *senatus*) se composait de la réunion des anciens du peuple, antérieurement aux Rois. Il représentait le sénat des premiers Ibères, appelé *Bilzaar*, c'est-à-dire assemblée de vieillards. Or, de même que les Celtes conquérans avaient imité les institutions ibériennes pour les corrompre, les Goths envahisseurs empruntèrent à l'empire romain qu'ils venaient de détruire les divers élémens de leur état social. C'est un fait incontestable que les monarchies Barbares qui s'établirent au commencement de l'ère chrétienne sur les débris de l'empire romain, ne purent s'organiser qu'en empruntant à la civilisation latine jusqu'aux titres de leurs institutions féodales. Ceux d'entre les barbares qui avaient combattu à la solde sous les aigles romaines, avaient appris à cette grande école le peu de discipline militaire dont ils firent preuve dans leur conquête d'invasion Chacune de leurs armées avait à sa tête un chef ou conducteur, un Roi, *rex*. Les hordes ou tribus guerrières étaient commandées par des Ducs ou généraux, *duces*. Après les Ducs venaient les Comtes ou compagnons, *comites*. Les Connétables eux-mêmes ne furent dans l'origine que des comtes ou compagnons d'écurie, *comites-stabuli*. Veuillez, seigneur Baron d'Eckstein, nous apprendre quel rapport il peut exister entre ces dénominations latines et le génie sublime de vos Goths?

Les dignités militaires introduites chez les Barbares furent investies d'attributions civiles, après que les conquérans se virent établis définitivement dans les provinces de l'empire. La féodalité visigothe, composée de Seigneurs, Magnats et Palatins, se divisait en plusieurs classes, dont les titres particuliers variaient suivant la nature de leurs fonctions et de leur pouvoir. En première ligne, après le Roi, se trouvaient les Ducs qui gouvernaient un duché ou province, avec la disposition presque absolue des troupes et des finances. Les Comtes étaient subdivisés en deux classes : les premiers remplissaient à la cour divers emplois, les seconds administraient la justice dans un diocèse ou dans une ville. Ces derniers avaient des assesseurs ou lieutenans, de qui relevaient immédiatement les magistrats municipaux. Enfin venaient les gardingues ou capitaines des châteaux royaux, et les thinphades ou commandans de la milice, sous lesquels étaient placés les titulaires des grades moins importans, appelés, comme dans l'armée romaine, *millenarii*, *quinge-*

narii, *centenarii*, *denarii*, suivant le nombre d'hommes qu'ils commandaient.

La population espagnole était divisée en deux classes inférieures; savoir: les vassaux, fiscaliens, ou fermiers royaux, qui étaient libres, comme appartenant à la race gothe; et les serfs, qui étaient traités suivant les lois de la guerre, et dont la condition était la même que celle des esclaves romains. Le nombre des serfs était considérable et se composait des débris de la population vaincue. Ils étaient la propriété soit des Goths fiscaliens, soit des Seigneurs, Magnats ou Palatins, qui pouvaient les égorger sur leurs terres, ou les vendre comme un bétail en place publique.

Les Goths firent leur première entrée en Espagne vers l'année 411, à la suite des Alains, des Suèves, des Silinges et des Vandales. Ils en furent expulsés en 711 par les Arabes-Maures ou Sarrasins d'Afrique. L'établissement des Goths commença par des massacres, et se termina par une orgie. Leur domination fut accompagnée de pestes et d'horribles famines. Le peuple gémissait écrasé sous le joug féodal, les campagnes restaient sans culture. Les Barbares sont peints dans les chroniques comme des hommes sales, infects, ignorans et cruels *. Cent soixante ans s'étaient écoulés depuis leur entrée en Espagne, et leur génie, que M. le Baron d'Eckstein appelle sublime, ne s'était encore signalé que par des ravages et par la destruction de tous les monumens des arts. — Au bout de cent soixante ans, ils n'avaient point encore de lois écrites. Cent quarante ans après, les Arabes-Maures avaient chassé, soumis ou exterminé les Barbares, dans le court espace de dix-huit mois !

* Les Scythes modernes n'ont guère changé sur ce point; ils ont surtout conservé le penchant pour l'ivrognerie et la voracité proverbiale de leurs ancêtres. Les restaurans du Palais-Royal seront à coup sûr regardés, par le Grand Duc M***, comme la partie la plus précieuse de la conquête de Paris; à moins que quelque forte indigestion ne prive inopinément la terre de ce futur Alexandre. Le prince a chargé, dit-on, un de ses officiers de se tenir à table auprès de lui, pour l'avertir toutes les fois qu'il pourrait se laisser entrainer aux excès de la bonne chère; c'est-à-dire 365 fois dans l'année. Le général Blücher était un vrai loup pour la cruauté et la gloutonnerie; il avait recommandé à sa ménagère de mettre un frein à son intempérance; la matrone s'acquittait par fois assez rudement de ce soin; car on l'a surprise une fois donnant la savate au vieux général, que l'ivresse rendait incapable de se mettre à l'abri de la correction. O Barbares !

La violence, le rapt, le meurtre, l'adultère et l'inceste, s'assirent sur le trône avec les Rois visigoths. Durant le siècle qui fut témoin de la décadence de leur empire éphémère, les vices des grands, la misère du peuple, et la dépravation de tous furent à leur comble. Les églises et les couvens devinrent des lieux publics de prostitution. Les chroniqueurs qui avaient entrepris d'écrire les annales de la monarchie abandonnèrent leur tâche, afin d'épargner à la postérité le hideux tableau de ces mœurs abominables. C'est ainsi du moins que les historiens espagnols plus modernes, expliquent l'obscurité profonde qui enveloppe les règnes d'Ervige, d'Egica et de Rodéric.

Un revers du cimeterre africain purgea sans retour l'Espagne de la horde gothique. Dix-huit mois à peine s'étaient écoulés depuis le débarquement de Tarik-Ebn-Nokaïr, que l'étendard de l'Islamisme flottait sur la rive méridionale de l'Ebre ; les Cantabres arboraient le drapeau fédéral de leurs provinces, avec cet exergue ibérien : *Irurakbat*, les trois n'en font qu'une ; Pélage s'avançait dans les Asturies, et les Navarrais, campés sur leurs frontières, voyaient en frémissant les Maures prendre possession de l'Aragon.

XIX.

Des libérateurs de l'Espagne, et de quelques aberrations historiques de M le Baron d'Eckstein.

Je m'aperçois, M. le Baron, que vous voulez, à toute force, nous présenter l'Aragon comme un pays modèle « où la forte trempe de » l'antique Ibère vient se marier puissamment au génie sublime du » Goth; » ailleurs, vous faites de l'Aragon « le berceau principal des mâles » institutions de la vieille Espagne. » Sans doute, vous aurez reconnu que les Asturies n'étaient point une position tenable. Vous avez pris le parti de vous retrancher dans l'Aragon. Quant à la Navarre et

aux provinces basques, vous passez sur elles, comme sur des charbons ardens. C'est à peine si vous les effleurez pour parler du « génie basque ou ibérien. » Le peu que vous en dites suffit à l'acquit de votre conscience, qui ne doit point être scrupuleuse. Vous avez hâte de vous camper en Aragon, et vous vous dressez sur ses rochers pittoresques, comme un guerrier scandinave armé de pied en cap.

Les Aragonais, selon vous, sont « la plus fière expression de la nationalité ibérienne. » Vous feignez d'ignorer que leurs lois, leur langue et leurs mœurs n'ont rien de primitif et d'ibérique. Ce que vous avez à cœur, c'est d'effacer jusqu'au souvenir des institutions républicaines que les véritables Ibères de nos Pyrénées ont reçues de leurs ancêtres, et de montrer toujours sur l'horizon de l'Espagne, à vos lecteurs de France et d'outre-Rhin, les images féodales de l'Empire visigoth; sans cesse vous nous parlez de « l'Aragon demeuré » vierge du contact de l'étranger, semblable à ces eaux des hautes » montagnes qui sont froides comme l'acier, saines au cœur, et qui » animent les courages parce qu'elles proviennent du contact de la nue » et du rocher. »

Si je voulais perdre mon temps à crever vos bulles de savon, je vous dirais que votre comparaison prétentieuse est ridicule, attendu que l'eau de la nue et du rocher, en d'autres termes, l'eau de pluie, n'est pas potable et donne la colique; et puis, qu'est-ce qu'une comparaison dans laquelle deux expressions identiques reçoivent un sens contradictoire? Un peuple vierge du contact étranger, semblable à l'eau de pluie, qui est en contact avec le rocher et la nue! Je n'en finirais pas si je voulais relever les singularités de votre pensée illogique, et de votre style bigarré. J'aime mieux signaler vos aberrations historiques, plus ou moins volontaires.

En quel lieu, s'il vous plait, avez-vous découvert que l'Aragon soit resté vierge du contact de l'étranger? Et dans ce cas, comment expliquez-vous que « le génie sublime du Goth s'y mêle puissamment à la forte » trempe de l'antique Ibère? » Voudriez-vous nous persuader que les Goths sublimes n'étaient point étrangers à l'Espagne? Espérez-vous nous faire accroire que les Vandales étaient le peuple primitif d'Hispanus ou de Gargoris? L'Aragon resté vierge du contact de l'étranger? Comptez-vous pour rien la conquête des Maures, qui se sont maintenus dans cette

province pendant trois siècles, et n'en ont été complétement expulsés que beaucoup plus tard, avec le secours des Navarrais?

Ouvrez les *Annales d'Aragon*, par le grave Zurita, dont vous faites l'éloge. Voyez comme, dès la première page, le rigide historien se moque de vos anciens et vertueux Rois de la primitive Espagne! Comme il raille les fables relatives au Roi Gargoris, les aventures de son neveu Habis, *y la sucesion de aquel reyno!* Le véridique montagnard, après avoir parlé de la domination des Romains, arrive droit à l'invasion des Maures, en observant qu'elle fut encore plus désastreuse que celle des Alains, des Suèves, des Vandales et des Goths. Pensez-vous que la réflexion de l'historien prouve une grande sympathie pour la sublimité des hordes gothiques? Zurita enterre dans une seule phrase la monarchie de Rodéric, *y toda aquella grandeza de los Godos.* Il parle toujours des Goths et des Maures, comme de deux nations étrangères à l'Espagne et aux Aragonais. Décrit-il la marche des Sarrasins vers les Pyrénées? Il leur ouvre les portes de Saragosse et désigne les peuplades qui reçurent le joug des Infidèles. N'ayez peur que Zurita fasse traverser aux Musulmans des comtés et des baronies gothiques; il invoque partout les souvenirs de l'Espagne romaine ou fédéraliste et ses anciens peuples, Orétains, Contestans, Carpetains et Celtibères. Quant à l'Aragon, ou plutôt à la Jacétanie et à ces vallées de Sobrarve et de Ribagorce, où vous nous dites que « battait le cœur de l'Espagne au sein des rochers, » où vous nous montrez tant de « cœurs indomptables qui se dressaient » en boulevard, » Zurita nous apprend que toute la contrée fut envahie par les Maures, jusqu'aux sites les moins accessibles, *hasta lo mas aspero!*

Il est important de remarquer qu'à cette époque les vallées de Sobrarve et de Ribagorce se rattachaient, comme le pays de Jacca, à la fédération générale des Basques. Moret a prouvé que, dès le temps de Pline, les Jacétains étaient compris au nombre des tribus de la Vasconie ou Navarre, et qu'ils prirent part à toutes les incursions guerrières des montagnards contre les Visigoths. Les vallées de Sobrarve et de Ribagorce furent reconquises par Garcie-Eneko-Arista de Navarre, vers l'année 730, et firent partie du royaume de Pampelune pendant trois siècles.

J'ai peine à croire que vous soyez sur tous ces faits historiques aussi ignorant que vous affectez de le paraître, M. le Baron. Vous savez peut-

être bien que les libérateurs des Aragonais, des Asturiens, et de l'Espagne, furent les Navarrais et les Basques ; pourquoi donc éviter de prononcer leur nom ? C'est que vous craignez la contagion de leur république ; c'est que vous voulez donner aux Français et surtout aux Barbares d'outre-Rhin une fausse idée de la société ibérienne ; c'est que vous voulez exalter vos Goths envahisseurs aux dépens des populations pyrénéennes. Toute votre tactique, en ceci, consiste à cacher la Navarre sous l'Aragon, et l'Aragon lui-même derrière les Visigoths, au mépris de toute bonne foi et de toute véracité historique. Sur la question de savoir si les Jacetains-Aragonais veulent passer pour des Goths, vous ignorez probablement le profond dédain qui s'attache dans les Pyrénées à cette dénomination injurieuse de Goth ; vous ignorez que les Gascons eux-mêmes, je ne parle point des Basques, donnent à vos Goths sublimes le nom de *Cas-goths*, ou chiens de Goths !

—

XXII.

De la charte de Sobrarve, en 724 ou 730.

Vous avez grand tort de chercher en Aragon « le berceau des mâles » institutions de la vieille Espagne, » M. le Baron. Le for de Sobrarve et de Pampelune, cette charte-modèle, appartient aux Navarrais. L'organisation de la monarchie navarraise, la consécration des Infançons, des Ricombres, des Cavers ou Chevaliers, l'institution des cortès et des Juntes sénatoriales, furent arrêtées traditionnellement sur un type ibérien-romain, sans le plus léger alliage de féodalité gothe.

Sachez en outre, M. le Baron, que la monarchie aragonaise est fille de la Navarre ; que le comté de Sobrarve et de Jacca fut érigé en royaume, en même temps que le comté de Castille, au XIe siècle, par Sanche III, le Grand, de Pampelune, Empereur et Roi ; que les royaumes d'Oviédo et de Léon firent partie de son héritage glorieux ;

que les Aragonais, en recevant de la main de Sanche-le-Grand, son fils naturel, le brave Ramire, qui devait les gouverner avec le titre de Roi, adoptèrent la charte de Sobrarve et de Pampelune, sous le nom de *for* de Jacca ; enfin qu'il n'y a point de la faute des Navarrais, si les Castillans ont abandonné leurs anciens *fueros* en pâture à l'absolutisme monarchique, et si les Aragonais se sont laissé ravir depuis long-temps, par les despotes de la Castille, leur indépendance nationale et leur *Justicia Mayor*. Apprenez surtout, M. le Baron, qu'il n'est pas bien d'ignorer toutes ces choses, quand on se mêle d'écrire des livres sur l'Espagne, et de se poser au haut des Pyrénées, comme l'oracle des temps écoulés et le dispensateur de la gloire des peuples.

La fédération cantabrique avait entrepris l'œuvre immense de la régénération espagnole, qui vit tomber trois dynasties arabes dans le cours de huit siècles ; les armées du roi de Navarre et les milices des républiques biskaïennes, unies aux troupes du roi d'Oviédo, faisaient aux Maures une guerre acharnée de l'autre côté de l'Ebre, tandis que toute la province d'Aragon, ou, pour parler plus exactement, toute la Jacetanie était encore au pouvoir des Musulmans. Car il est bon de vous le rebattre : la dénomination d'Aragon (empruntée au ruisseau Aragon), inconnue durant l'ère gothique et durant l'ère musulmane pendant le gouvernement des émirs, ne figure, pour la première fois, dans les chroniques pyrénéennes, que plusieurs siècles après, quand le sabre navarrais, ayant repoussé les Arabes-Maures, fit résurgir de sa tombe le peuple jacetain.

XXIV.

Des Infançons et des Ricombres de Navarre, qui se métamorphosent en Goths, sous la plume de M. le baron d'Eckstein. Cagot toi-même.

Il n'est sorte de détours que vous ne mettiez en usage, M. le Baron, pour laisser croire à vos lecteurs que les Infançons et les Ricombres

n'appartiennent point à la Navarre. Vous les placez en Aragon, en Castille, en Portugal ; mais de dire qu'il y eût en Navarre des Infançons et des Ricombres, trois, quatre et six cents ans avant leur admission en Aragon, en Castille et en Portugal, vous vous en donnerez bien de garde. Que deviendraient alors vos Goths sublimes ? Vous laissez entendre, au contraire, que nos Ricombres furent un débris de la grandesse gothe, lorsque vous nous parlez des « *Ricos* de l'Aragon, » assis dans leurs propriétés héréditaires, suivant le droit gothique. »

Au reste, en fait de falsifications historiques, vous n'avez même pas le triste mérite de l'invention. Plusieurs siècles avant le noble baron d'Eckstein, les généalogistes avaient essayé de persuader aux Castillans que les *Ricos* leur venaient des anciens Goths. Ils en donnaient une preuve curieuse, qui ne manquera point de vous paraître convaincante ; c'est que les noms de quelques rois visigoths se terminent en *ricus* ou *ric*, comme Evaric, Euthoric, Théodoric, Erméneric, Rodéric. Joinville se moque avec raison de cette définition absurde. Le roi Jean d'Angleterre, dans ses lois bayonnaises, traduit le nom de Ricombre, par homme riche ou riche-homme. Qu'est-ce que cette définition peut avoir de commun avec le droit féodal de la monarchie gothe ?

Vous prétendez que les Infançons jouissaient des mêmes honneurs que les Ricombres. Rien de plus inexact. Les Infançons étaient des capitaines d'infanterie ; leurs prérogatives consistaient à avoir droit d'entrée dans les Etats du royaume, et droit de présence à la cour du roi. Au premier signal du monarque, ils devaient prendre les armes et se ranger sous les drapeaux, ayant chacun dans son havresac du pain pour trois jours. Le roi était obligé de les défrayer les trois jours suivans, *et sequentes*, aux dépens du trésor national ou des caisses de l'ennemi, tant que durait la campagne. Voilà tout. Et pour mieux vous conter la chose en bon patois romance : « Les Infançons » au For ab lo Rey, que vayan ab el a batailla campal, o a son » castel, si se ly alcaro en sa terra. E cant assi, eran ab pan de III » dias ! » avec du pain pour trois jours ! J'ai quelque regret de détruire ainsi vos rêveries féodales ; mais j'aime encore mieux la vérité, que les Goths sublimes de M. le baron d'Eckstein.

J'arrive maintenant aux Ricombres, que vous nous montrez assis dans leurs propriétés héréditaires, suivant le droit gothique. Je puis

vous certifier, M. le baron, que les Ricombres de Navarre n'avaient guère le temps de rester assis, si ce n'est en selle, et qu'ils étaient beaucoup plus souvent à cheval que sur leurs propriétés territoriales, quand ils avaient des propriétés territoriales. Si les premiers rois de Pampelune leur concédèrent, à titre précaire, les revenus de quelques terres enlevées aux Maures, ce fut toujours faute d'argent, et en dédommagement de la solde qu'ils ne pouvaient leur payer. Nous lisons dans Prud. Sandoval, que le premier Ricombre vascon, de nomination royale, fut un écuyer de la Navarre cis-pyrénéenne, appelé Irigo Lan ou Larrea. Il fut élevé à cette dignité par le roi Garcie-Ericko, Arista Ier, vers l'année 754. Les Ricombres conduisaient à la guerre les cavers ou écuyers de Navarre (*Zalduuak*), dont la vaillance est passée en proverbe dans toute l'Espagne. Les marques distinctives de leur dignité consistaient dans une enseigne et dans un chaudron, marmite ou gamelle, emblème du devoir qui était imposé au Ricombre de faire subsister ses écuyers aux dépens de l'ennemi. Il n'y a jamais eu en Navarre plus de douze Ricombres à la fois, et ce grade militaire était à vie, personnel, et nullement transmissible à titre d'héritage.

Le savant jésuite Moret, le Tite-Live de la Navarre, dit dans ses Annales, que la Ricombrie fut long-temps conférée à vie, rarement et fort tard, à titre héréditaire : « Al principio por sola vida, pocas » veces, y y a tarde en juro de heredad. » Si tard en effet et si rarement, M. le baron, qu'il vous serait impossible de découvrir en Navarre un seul Ricombre héréditaire, depuis Garcie-Ericko, Arista Ier, qui fut proclamé en 750, jusqu'à Charles II, le Mauvais, qui mourut vers la fin du quatorzième siècle.

Charles II nomma trois Ricombres durant son règne, de Grammont en Soule, de Belzunce et de Luxe en Basse-Navarre. Il est à remarquer que ces trois nominations ne sont accompagnées d'aucune donation territoriale, mais seulement d'une rente viagère à percevoir sur quelque partie du domaine royal, ou sur le trésor du fisc. La lettre relative au souletin Arnauld Ramon de Grammont, porte cette restriction significative : « pour tant qu'il nous plaira, » Charles se réserve le droit de casser son Ricombre, et de lui supprimer sa rente. La nomination de Pierre de Luxe n'est pas moins décisive et mérite d'être citée. — « Charles, etc., considérant le bien, honneur, » prouesse, etc., de notre amé Pierre de Luxe, écuyer, etc., icelui

» avons fait, créé et ordonné, faisons, créons et ordonnons, par ces » présentes, Ricombre de notre royaume, aux profits, noblesses et » émolumens accoutumés de ancien. Et mandons à notre thrésorier de » Navarre qui ores est, et qui par temps sera, que audict Ricombre » paye et rende, chascun an, dores en avant ladicte Ricombrie. Et » nous donnons en mandement à nos amés et féaux gens de nos » comptes, que ce que il apperra être payé pour la cause dessus » dicte, ils alloent en leurs comptes, et rabattent de sa recepte. » Donné à Pampelune, le xxvi[e] iour de juin 1350. »

Il n'est pas sans intérêt de dire que l'illustre famille de Luxembourg compte ce petit écuyer de Luxe, en Basse-Navarre, au nombre de ses plus glorieux ancêtres. Et face à face avec ledit Pierre, M. le Baron, je ne vous aurais point conseillé de lui dire, en grossissant la voix, qu'il était assis dans sa « Ricombrie héréditaire, suivant le droit » gothique. » Nul doute que, prenant cette phrase pour une raillerie et une insulte, il vous eût répondu : Cagot toi-même ! Qui sait même, si, dans le premier feu de sa colère, il ne vous eût point passé son épée au travers du corps ? Il en était bien capable le Ricombre !

Le roi de Castille, Alphonse-le-Sage, dit, avec beaucoup de bon sens, dans ses lois, au livre 6, titre 9, partie II. — « Il y a deux » manières d'être noble, par naissance et par bonté. Et bien que » l'origine illustre soit chose honorable, il y a quelque chose de » supérieur et de préférable, qui est la vertu. Quiconque les réunit » toutes les deux en sa personne, celui-là peut être réputé *Rico-ome* » avec justice. » Croyez-moi, M. le Baron, les Visigoths, qui n'ont légué à l'Espagne d'autre souvenir que celui de leur dure oppression, étaient animés d'un tout autre esprit que celui qui respire dans les sages maximes du roi Alphonse.

J'ai lu dans une chronique que le roi de Castille, ayant voulu créer un comte, se trouva fort embarrassé. Nul, dans sa cour, ne fut en état de lui dire ce que c'était qu'un comte, et comment il était d'usage de conférer cette dignité. Or, d'invoquer le souvenir des Goths et de rechercher si les Barbares avaient eu des comtes, et de quelle manière ils étaient nommés, eût été chose difficile, attendu que les Visigoths ne nous ont pas laissé une page écrite, et qu'il n'était plus question d'eux en Castille depuis quelque mille ans. Le maître-d'hôtel d'Alphonse vint à son secours. L'armée étant réunie et le peuple assemblé, le roi

fit apporter un large gobelet rempli de vin blanc ; il prit une croûte de pain , trempa sa rôtie , but quelques gorgées de vin , et passa le tout à son favori, en lui disant : Je te fais Comte. Et la foule de répéter avec acclamation : Comte ! Comte ! Ainsi fut fait ; et je doute fort, M. le Baron , que la monarchie visigothe ait jamais offert un pareil spectacle.

XXV.

Pourquoi M. le Baron d'Eckstein a falsifié l'histoire d'Espagne.

Il est bien d'enrichir ses écrits d'aperçus historiques , M. le Baron ; mais ce ne doit jamais être aux dépens de la vérité. Vos lecteurs d'outre-Rhin ont la permission d'ignorer le contenu de nos chroniques ; votre livre, auquel ils accorderont une foi entière, leur donnera la plus fausse idée de l'Espagne et des populations pyrénéennes. Vous souhaiteriez leur faire accroire que les Visigoths, détruits dans la Péninsule, il y a plus de onze cents ans, sont encore les maîtres dans les treize royaumes ; que les Pyrénées ont pour habitans des tribus gothiques et féodales qui appellent de tous leurs vœux les Tartares , et menacées par les révolutionnaires de la Castille, implorent les secours du magnanime Czar. Telle est l'impression que vous voulez produire sur les guerriers norwégiens pour exalter leurs courages , et vous y réussirez certainement. Toutes les allures poétiques de votre style , toute cette phraséologie vague , derrière laquelle on voit se confondre , sur un horizon blafard , tous les points de vue de notre histoire méridionale , n'ont d'autre intention que d'évoquer , aux yeux fascinés des Barbares , les vieilles images de l'empire gothique , embellies de quelques rayons de poésie étrangère que vous empruntez à l'Orient *: même , cette affectation de mystago-

* Les peuples de l'Europe septentrionale ont leur poésie ; mais elle est toute d'emprunt. Le génie des tribus slaves , gothes et saxonnes , ressemble à l'oison de la fable qui ne s'éleva de terre que par retomber plus lourdement. — Un ancien usage , inspiré aux bons Suédois par la mythologie grecque , voulait que la princesse des-

gie brahmanique vous sert à mieux cacher la poésie indigène de l'Ibérie, empreinte du plus pur spiritualisme; cette poésie, qui jusqu'au siècle d'Auguste repoussa dans les Pyrénées-Occidentales la religion des mythes, et sans cesse opposant une civilisation intelligente aux envahissemens du culte superstitieux, n'avait d'autre emblême que le chêne de liberté sous lequel s'asseyaient à Guernika les vieillards et les *voyans* de la république solaire.

XXVI.

De don Carlos qui est un ange, et de Romulus qui fut enlevé au ciel.

Peu de gens auront deviné pour quel motif vous attaquez avec tant

tinée à partager le lit et le trône de leur roi arrivât par mer. Comment faire quand la princesse avait toujours habité la Suède, et marché sur terre ferme? Rien de plus ingénieux. Elle entrait dans une barque, se faisait conduire à quelque distance du port, puis, comme une autre Vénus, revenait dans tout l'éclat de ses charmes, jetée sur la plage par les flots écumeux. L'heureux monarque assistait au débarquement avec toute sa cour; il tendait sa main à la nouvelle Aphrodite pour l'aider à sortir du canot, et pour la conduire en triomphe au lit nuptial. Nul autre, pendant ce trajet, n'avait le privilége de toucher aux vêtemens de la déesse. Or, il advint un beau matin qu'une de ces nobles vierges, peu charmée de la physionomie de son noble époux, et surprise d'apercevoir derrière le prince un officier aux mains et au visage couleur d'ébène, eut une distraction, glissa en posant le pied sur le bord du canot, et finalement tomba sur le rivage. Chacun de rester coi, bouche béante, si ce n'est le noir écuyer qui, plus audacieux et plus alerte, s'empressa de la relever. A cette profanation, les plus vénérables conseillers hochèrent la tête. Un corbeau ayant traversé les airs dans ce moment, en poussant son cri rauque, acheva d'attrister les esprits par de funestes présages. — « Hélas, hélas! le ciel s'est déclaré, dit à demi-voix le chancelier de l'université d'Upsal, le plus savant homme du royaume; le trône n'aura point d'héritier. L'événement démentit cette prophétie. La joie publique anticipa sur la naissance du prince royal; ce n'étaient que fêtes et réjouissances dans toute la Suède. Enfin vint le solennel moment où le principicule se dérobant à l'obscurité du sein maternel devait paraître à la lumière du jour. La beauté de l'enfant et sa couleur firent que l'on se récria; car il n'avait ni le teint blanc marbré, ni les cheveux blonds de son père. Je n'en dirai pas davantage, à cause de ma vénération pour cette noble reine de Suède, dont je ne veux pas noircir la mémoire. Les bons Suédois, depuis ce jour, répètent souvent le proverbe qui dit que blanc peut paraître noir. Tant il est vrai que les extrêmes se touchent!

de violence le catholicisme prosaïque de la *Gazette de France* et le bigotisme étroit de la camarilla de D. Carlos, M. le Baron. J'ai assez montré l'aversion que m'inspire la camarilla carliste, pour qu'il me soit permis de défendre contre vous le Prétendant dont vous dénigrez la personne avec une injustice notoire. D. Carlos est frappé d'impuissance politique parce que sa royauté délaissée ne trouve de sympathies efficaces, ni dans la Castille révolutionnaire, ni dans l'insurrection fédéraliste, ni dans les princes du Nord, préoccupés de leur plan d'invasion.

L'on ne saurait d'ailleurs refuser à D. Carlos des qualités personnelles qui ne sont pas communes chez les rois de notre époque, une probité sévère, un sens droit, de la bonté, de la fermeté, du courage. Il a couru de grands dangers après son arrivée au milieu de l'insurrection. Plus d'une fois il a été obligé d'abandonner sa suite, et d'aller, errant sur les montagnes, avec un seul guide, dans une direction opposée; plus d'une fois l'excès de la fatigue l'a contraint de s'arrêter à la portée du fusil des christinos; le robuste montagnard prenait alors le roi de Navarre sur ses épaules, et gagnait des sites déserts et inaccessibles, en attendant que Zumala-Carreguy vînt les dégager. Quel roi contemporain voudrait s'exposer aux mêmes périls et pourrait montrer la même persévérance * ?

Vous nous dites, M. le Baron, qu'il est urgent de soustraire les Basques à l'influence détestable de la camarilla castillane. Je puis à cet égard vous rassurer complétement. Les intrigues de la camarilla n'ont abouti qu'à prouver son isolement et son impuissance au milieu des populations insurgées Zumala-Carreguy, dont le pouvoir était dicta-

* L'on s'est fort moqué de don Carlos, qui a nommé la sainte Vierge généralissime de ses armées; il n'a pas été plus ridicule en cela que les Polonais, qui appellent la sainte Vierge duchesse de Lithuanie. Le défunt roi de Saxe, Antoine, projeta dans sa jeunesse de faire le pélerinage de Jérusalem; le roi régnant, Auguste, fit entendre à son dévot frère que l'état des finances du royaume ne lui permettait point d'approuver ce pieux dessein. Les évêques furent assemblés, le pape consulté. Le souverain pontife suggéra l'idée de faire calculer par un bon géographe et diviser en pas métriques la distance qu'il y a de Dresde à Jérusalem; il se chargea d'appliquer l'intention, et le prince Antoine, charmé de l'expédient, résolut de faire son pélerinage dans sa chambre à coucher, dont il faisait plusieurs fois le tour à genoux chaque matin. Il arriva de la sorte au terme, non de son voyage, mais de sa vie. Il lui restait encore à faire neuf mille cinq cent dix-neuf pas pour entrer dans Jérusalem, lorsqu'il mourut en beau chemin, ayant usé par les genoux vingt-trois douzaines de culottes. Et M. le Baron d'Eckstein se moque du bigotisme des princes espagnols.

torial, agissait de concert avec les Juntes. L'indépendance des provinces basques avait été proclamée par ses ordres dans plus de trois cents villages, avant l'arrivée de D. Carlos, que les Navarrais se virent obligés d'accueillir comme une garantie contre l'intervention française. Le testament politique de Zumala-Carreguy pourra trouver quelque jour un exécuteur dans Villaréal ou dans tout autre chef que les montagnards placeront à leur tête. En attendant, le Prétendant a choisi pour son ministre universel le docte Guipuzkoan D. Erro, qui n'est point athée comme un journal l'a prétendu, mais peut-être bien *Voyant*, et par dessus tout implacable ennemi de l'invasion du Nord et des Tartares.

Je me trouvais au sein de la Junte de Navarre lors de la mission de lord Elliot. Nous étions à dîner, lorsque un officier du quartier royal, envoyé au devant de l'émissaire anglais, vint à la Junte et pria, de la part du roi, l'un de ses membres, D. Martin Luiz, de l'accompagner. L'officier royal n'était point seul ; on leur offrit à dîner ; les volontaires qui nous servaient apportèrent des couverts. Entre Navarrais et Castillans la conversation ne tarda point à s'échauffer. — « Senor un tel, » dit enfin l'un des membres de la Junte, le roi est mal entouré. Mais » vous savez comment on traite un malade dont le sang est vicié. Si les » tisannes sont impuissantes, on a recours à des purgatifs énergiques. » Puis viennent les cantharides que l'on applique sur l'abcès, et en » désespoir de cause le fer du Chirurgien. Ce que j'ai dit est clair. » Vous devez m'entendre. » Ce digne membre de la Junte navarraise est aujourd'hui l'un des conseillers intimes de Charles V.

Je demandais à un général de la Biskaïe ce que feraient les Basques si la camarilla, violant les *fueros*, essayait de leur imposer le régime castillan. Ils n'oseraient, répondit le chef. Après un moment de réflexion, il mit la main gauche à la poignée de son sabre, me posa sa main droite sur la tête, et tandis que son visage mâle et caractérisé prenait une expression menaçante et rusée, il me dit à demi-voix : — « Don Carlos est un saint. J'ai peur que les anges ne nous l'enlèvent » un de ces soirs. Il aurait le sort de Romulus qui fut mis au rang » des Dieux. » De pareils faits n'ont pas besoin de commentaire.

La restauration de la monarchie catholique des Bourbons en Castille, serait vue désormais de mauvais œil par les despotes du Nord. Nicolas doit éprouver d'autant moins de sympathie pour D. Carlos, que les conquérans ne voudraient point rencontrer ce principe de légitimité sur

leur chemin, afin d'asseoir plus facilement leur domination en Espagne, à la suite d'une croisade dont l'anarchie révolutionnaire serait le prétexte. Sous ce rapport et sous bien d'autres, vous représentez parfaitement la politique du cabinet de Saint-Pétersbourg, M. le Baron. Vous affirmez que D. Carlos est désormais « un hors d'œuvre » au milieu de la révolution péninsulaire. J'avoue que le Prétendant et son parti n'ont jamais tenu que par un fil à l'insurrection navarraise. Malgré cette scission profonde, ou plutôt à cause des faits politiques qui l'entretiennent, les Navarrais ne sont nullement friands de votre Czar oriental, et vous ne réussirez jamais à le leur faire goûter, dussiez-vous le leur apporter entre deux assiettes, arrosé de poésie indotartare : *Aunque se lo den entre dos platos!*

XXVII.

De la régénération de l'Espagne selon M. le Baron d'Eckstein.

Vous discutez dans votre livre, M. le Baron, les diverses formes de gouvernement entre lesquelles l'Espagne révolutionnaire est appelée à choisir; et, comme on devait s'y attendre, vous ne manquez pas d'exclure toutes celles que n'appelleraient point au trône ibérique le Prince dont vous êtes le vicaire de ce côté du Rhin. A votre avis, « D. Carlos, » Isabelle, tous ces prétendans et prétendantes, ces infans et ces infan» tes sont des hors d'œuvre » que le peuple espagnol ne voudra jamais digérer *. D'un autre côté, vous n'hésitez point à déclarer que l'idée

* M. le Baron d'Eckstein me permettra de défendre contre lui les infantes ibériennes, infiniment préférables aux princesses d'outre-Rhin. M. le Baron n'est pas sans connaître la princesse M***, qui déchire ses robes et ses jupons quand elle se met en colère, et jette ses vases de toilette au visage des personnes qui l'entourent. Le prince A***, de Prusse, a pu lui en dire des nouvelles. — Les Espagnols n'ont pas encore oublié les allures tant soit peu brutales de la reine J***, femme de Ferdinand, et fille du prince M*** de Saxe. Cette princesse, étant jeune personne, avait laceré la robe d'une de ses dames d'honneur, en sortant du bain;

d'une république ibérienne est une « pure chimère. » Or, comme j'ai été le premier et le seul en France à prêcher la fédération ibérique, vous me permettrez de vous répondre que ce fait politique, loin d'être une chimère, doit se réaliser dans un avenir plus ou moins prochain. Le chêne fédéral des enfans d'Aitor fleurit encore à Guernika; ce chêne, que M. Bory de Saint-Vincent appelle avec raison, le plus ancien et le plus respectable des monumens naturels que l'Occident ait conservés, après tant de révolutions historiques. Vous n'avez donc pas lu les antiquaires de l'Espagne qui nous ont transmis de précieux détails sur la société des premiers Ibères et sur la splendeur de cette fédération patriarcale? Vous qui vous prétendez versé dans l'histoire des premiers âges et dans la science mystérieuse des symboles, vous ignoriez que les tribus du Soleil et les enfans de l'Agneau ont habité pendant plus de vingt siècles la Péninsule, jusqu'à l'arrivée des Celtes? N'allez point m'alléguer les fables imaginées par Bérose; elles ont été depuis longtemps rejetées par la saine critique; elles ne sont point admises dans l'histoire et se rapportent dans tous les cas, à l'époque qui suivit immédiatement l'irruption des Barbares. D'où tirez-vous que la primitive Espagne ait eu des monarques? dans quel livre, connu de vous seul au monde, avez-vous trouvé le catalogue de leurs vertus? Voudriez-vous, par hasard, nous parler des rois Visigoths, que nous allons passer en revue tout à l'heure? Ces monarques barbares ne sont ni anciens ni primitifs; ils sont modernes, puisque leur histoire commence au cinquième siècle de l'ère vulgaire. Les chroniques nous ont transmis

devenue reine d'Espagne elle lui envoya, par courrier, un chiffon de drap pour rapiécer sa robe, et accomplit ainsi la singulière promesse qu'elle avait faite à sa duègne dans un accès de mauvaise humeur. Son père la mit une fois à la porte d'une salle de bal, pour s'être conduite avec une grossièreté révoltante envers quelques dames de la cour. — Don Pedro dut en grande partie la perte de la couronne impériale du Brésil aux extravagances de l'archiduchesse d'Autriche, qu'il avait fait la sottise d'épouser. — La princesse d'O*** est une Russe indisciplinable qui dans un incendie a failli se laisser brûler, plutôt que de permettre aux personnes qui voulaient la sauver de toucher ses vêtemens sacrés; elle se considérait comme une divinité offerte aux adorations des peuples. Un haut et puissant prince du sang impérial étant accouru fort à propos, la préserva de la mort et de la profanation d'un attouchement vulgaire. L'ambassadeur hollandais, chargé de la demander en mariage, s'étant trop approché d'elle, reçut pour toute réponse un grand coup de pied, qui l'avertit de se tenir à une distance plus respectueuse.

l'épouvantable liste de leurs crimes, et ce n'est que par une révélation toute spéciale de Dieu, que vous avez pu acquérir la connaissance de leurs vertus dont vous faites l'éloge. Roderic, Erwige, Egika, Wamba, Recessuinde, Cindasuinde, Tulga, Suintila, Sisebuth, Gondemar, Recarède, Léovilgide, Agila, Atanagilde, Theudis, Euric, Théodoric, Valia, Ataulphe, sont-ce bien là ces « anciens et vertueux » monarques de la primitive Espagne, » que vous nous présentez comme les modèles du Prince libérateur que les Espagnols doivent élever sur le pavois ?

Les rois Visigoths entrèrent dans la Péninsule, le sabre à la main. Ils courbèrent sous le joug féodal les populations vaincues. Savez-vous bien que jusqu'à l'arrivée d'Ataulphe et de ses hordes barbares, deux mille ans avaient passé sur l'Ibérie, depuis la venue des Phéniciens? Savez-vous bien qu'à cette époque reculée, malgré l'établissement des Celtes, les Bethikoans, les Bastetains, les Béthuriens, les Cunéens, les Vettons, les Lusitaniens, les Orétains, les Cerretains, les Carpetains, les Lobetains, les Othetains, les Callaiques, les Artabres, les Asturiens et les Celtibères ne reconnaissaient point de rois, et couvraient tout le sol de l'Espagne d'un vaste réseau de fédération ? Je n'ai point compris dans cette nomenclature, les Euskariens, Cantabres et Vascons, dans lesquels vous reconnaissez vous-même les représentans de la république ibérienne. Ils étaient alors la lumière et la gloire de l'Espagne, et se trouvaient placés à la tête de toutes les entreprises de la fédération générale, qui défendit avec tant d'éclat sa nationalité et son indépendance contre les peuples étrangers. N'est-ce point la fédération qui soutint des guerres acharnées, avant de se soumettre, en partie, au joug des Carthaginois ? N'est-ce point la fédération qui défendit pied à pied, contre les Romains, le sol de la Péninsule, dont la conquête, qu'ils ne purent jamais achever, leur coûta plus de deux siècles de combats ? En dernier lieu, lors des guerres cantabriques, sous l'Empereur Auguste, l'Espagne ne fut-elle pas un instant sur le point de secouer la domination romaine ? Et sous les Visigoths, la fédération pyrénéenne, pendant trois siècles de luttes féroces, ne fit-elle point triompher son indépendance, contre les efforts réunis des barbares ? Que dirons-nous des Maures, successeurs des Visigoths, des Maures qui terminèrent en dix-huit mois la conquête de toute la Visigothie jusqu'à l'Ebre, et n'en furent expulsés qu'au bout de huit cents ans ? A

qui l'Espagne fut-elle redevable en grande partie de sa restauration glorieuse ? A la fédération des Basques. Je l'ai dit ailleurs ; je l'ai prouvé, les chroniques à la main. Tout récemment encore, ne sont-ce pas les provinces espagnoles qui, malgré la défection royale, et dirigées par leurs Juntes fédératives, ont repoussé l'invasion française et vaincu Napoléon? Aujourd'hui enfin, quel principe social combat contre Isabelle, sous le drapeau de D. Carlos, et rend à jamais impossible l'unité de la monarchiec astillane ? La fédération, toujours la fédération, incarnée dans les Euskariens, dans les Basques, auxquels vous donnez le nom d'Ibères. De quel front osez-vous donc soutenir que « pour quiconque a soigneusement étudié le passé de ce pays, même » dans ses manifestations les plus prononcées d'indépendance, cette » idée d'une république ibérienne est une pure chimère ? » Pourquoi d'anciens et vertueux monarques de la primitive Espagne, sortent-ils tout armés de votre cerveau, quand l'Espagne ancienne, antique et primitive, n'a point eu de rois ? Vous posez en fait qu'il ne faut point en Espagne de centralisation ; mais qu'il faut un centre. Faites-moi la grâce de me dire comment vous expliquez ce centre sans centralisation. Il ne faut, dites-vous, ni Maires ni Préfets ; mais il faut un Prince : avec ce magnifique Prince, cet Empereur, ce Czar, sans doute, autant de gouvernemens militaires que de provinces ; et à la tête de chaque gouvernement militaire, un haut Baron. Très-bien. Je vois d'ici comment vous adoptez complétement la révolution méridionale en général, et la révolution française en particulier, qui n'aurait ainsi d'autre résultat, que de préparer la fondation des tyrannies nouvelles, après avoir noyé dans le sang celles qui ont opprimé les peuples méridionaux, pendant quatorze siècles, depuis l'invasion désastreuse des Goths. Vous promettez à l'Espagne un magnanime prince, lequel n'aura rien de commun avec ses infans et ses infantes, ses prétendans et prétendantes, ses rois et ses reines du jour. Ce qu'il lui faut, c'est un trône céleste appuyé sur une féodalité militaire et religieuse tout à la fois. Dormez sur cette oreille et faites de beaux rêves, M. le Baron. En attendant qu'ils soient réalisés, vous nous accordez, sans attacher la moindre importance à votre concession, « que si les » provinces espagnoles veulent se constituer sous la forme d'une fédé- » ration républicaine, elles en ont le droit, comme jadis les Pays-Bas, » la Hollande et les cantons de la Suisse. » En ont-elles la puissance? Sans

contredit. « La position géographique de l'Espagne lui permet-
» trait impunément une constitution pareille, dans laquelle elle pourrait
» retrouver force et gloire. » C'est vous-même qui nous faites un aveu si précieux. Quels obstacles s'opposent donc à ce que l'Espagne reprenne sa constitution antique et primitive qui lui rendrait sa force et sa gloire ? Je ne m'en serais jamais douté, si vous ne l'aviez dit : « Les
» habitudes de la nation trop chevaleresques et guerrières, trop pro-
» fondément contraires à tout labeur. » J'avoue, M. le Baron, que je ne comprends pas bien le dernier membre de votre phrase. Si c'est une tournure excentrique et originale, pour dire que les Espagnols ont en horreur le travail et sont naturellement paresseux, toute la conclusion que je tire de votre argumentation, c'est que la monarchie et le despotisme conviennent, selon vous, aux peuples qui aiment à croupir dans la fainéantise et la misère. La liberté rend l'homme actif. — Vous voulez donc faire des Castillans une race d'ilotes et d'esclaves ? Telle fut leur condition sous les Visigoths et même sous les Maures. Affranchis dans ces derniers siècles par le fédéralisme pyrénéen, il ne leur restait plus qu'à briser le sceptre vermoulu de leurs rois impuissans. Le progrès des lumières, secondé par tous nos efforts, devait bientôt les arracher au somnambulisme religieux et rendre complète leur liberté. Vous voulez les replonger dans la servitude. Quels instrumens stimuleront sous vos mains la paresse de ce peuple abruti de nouveau ? Le sabre, le knout, et la verge du prêtre inquisiteur.

XXVIII.

Pourquoi M. le Baron d'Eckstein, qui méprise souverainement les Français, vante les Anglais et les Américains du Nord, et fait l'éloge du gouvernement russe, entre deux parenthèses.

Je reconnais aussi bien que vous, M. le Baron, la séduction qu'une flatterie adroite exerce sur l'amour propre des hommes et des peuples. Des inspirations venues de haut vous ont prescrit de faire un peu la cour aux Anglais, et vous vous en acquittez à merveille, par le soin que vous prenez de vilipender la France. Par là vous êtes sûr de

charmer nos ennemis d'outre-Rhin ,et d'enthousiasmer John Bull. Les hommes d'état et les diplomates de la Grande-Bretagne, se rengorgeront avec un accroissement d'admiration pour eux-mêmes, et pour votre perspicacité, lorsqu'ils vous entendront soutenir que le gouvernement anglais est le seul qui « marche dans les voies du sens commun, » en l'an de grâce 1836. Tous vos éloges, toutes vos satyres sont des billets à vue tirés sur la gazettes d'Angleterre, qui paieront comptant, en grosse monnaie de complimens fastueux propres à chatouiller agréablement votre amour propre excessif.

Je m'aperçois néamoins que votre panégyrique de la politique anglaise est accompagné de restrictions assez importantes pour en atténuer l'effet. Vous confessez que les Anglais sont égoïstes, plus durement égoïstes qu'aucune autre nation de l'Europe moderne, sans en excepter les Russes. Vous désapprouvez hautement le machiavélisme de la Grande-Bretagne, et le mode souvent odieux de son intervention dans les affaires de la Péninsule. C'est seulement en Orient que les Anglais vous apparaissent généreux, sages, magnanimes, respectant avec les égards les plus religieux la sainteté des droits de l'homme qu'ils dédaignent profondément dans cette partie de notre hémisphère. Vos assertions sur la conduite des Anglais dans l'Inde sont de la plus grande fausseté. Nulle part leur égoïsme cruel, leur machiavélisme impie, ne se sont montrés avec plus d'impudeur que parmi les populations indiennes. Si les Anglais ont adopté le code indien, c'est après avoir essayé vainement d'imposer à leurs victimes le régime anglais. Oubliez-vous donc ces Soudras héroïques, ces douze chefs indiens qui, traînés avec ignominie devant un bailly anglais, reprochèrent avec dignité à ce boutiquier Anglo-Saxon, de les traiter en esclaves, au mépris des droits et des priviléges de leur caste; puis, soudain tirant leurs sabres, avec cet héroïsme négatif qui caractérise le génie oriental, se frappèrent eux-mêmes, et tombèrent baignés dans leur sang, à la grande stupéfaction de John Bull et de ses greffiers? Ignorez-vous que la nouvelle de ce tragique incident fut sur le point d'occasioner un soulèvement général, et que les Anglais craignirent un instant de se voir expulsés à jamais des Indes-Orientales? Quoi! vous, Baronnet du Séland, qui singez les Brahmes indiens, parce que vous savez peut-être déchiffrer leur alphabet et traduire tant bien que mal leurs *Védas*, vous iriez vous draper de cette poésie qui vous est étrangère, pour traiter nos bourgeois de France de vils *Parias*, et vous

placeriez en palanquin les boutiquiers de la Grande-Bretagne? Vous iriez conspuer notre gouvernement représentatif, et dire que le gouvernement anglais marche seul dans les voies du sens commun, tandis que la *Gazette de France* n'aura point de peine à vous prouver, sans contradicteurs, que tout notre rouage politique et gouvernemental est une importation anglaise, une imitation de John Bull?

Pourquoi ces contradictions choquantes? Pourquoi ces assertions d'une évidente fausseté? Était-ce pour mendier les articles de la *Revue d'Edimbourg*? Je ne dis pas non; mais je crois démêler un autre but dans les éloges que vous prodiguez aux Anglais sur la douceur et la magnanimité de leur domination dans l'Inde. Vous les peignez comme de paisibles possesseurs, respectés du peuple, chéris des castes supérieures, adorés par les Orientaux. Vous faite mine de croire à toutes ces belles choses; vous prenez un masque de simplicité, de bonhomie qui vous sied à ravir. Vous feignez d'ignorer profondément que l'autocrate russe brûle de porter ses armes conquérantes jusqu'au rivage indien, et de précipiter les comptoirs anglais dans la mer, suivant l'expression pittoresque de Makana, ce libérateur que la noire perfidie des Anglais a ravi trop tôt aux destinées de l'Afrique.

Vous avez beau faire, seigneur Baron; les Anglais, quoique vains, ne seront point les dupes de votre rhétorique; ils savent parfaitement à quoi s'en tenir, et sont depuis long-temps en bonne garde. Si la flûte d'un Sauvage a le pouvoir magique d'endormir le serpent-monstre, la politique anglaise est un dragon bien autrement vigilant, qui ne laisse jamais échapper sa proie, et n'écoutera que d'une oreille la musique flatteuse de l'Orphée du Séland. D'ailleurs, votre amour propre, qui ne peut se résoudre à vous laisser jouer long-temps le rôle d'un sot, vous met bien vite en contradiction avec vous-même, et laisse percer la vérité. C'est ainsi qu'en parlant à la fin de votre livre de la platitude des conceptions françaises et du journalisme français, vous les mettez en parallèle avec « le cynisme de John Bull. » Ailleurs, vous peignez en termes pompeux la marche providentielle des Russes sur les bords du l'Oxus et du Jaxartes, et les progrès non moins providentiels des Anglais vers les rives de l'Indus. A ces deux nations prédestinées, vous assignez pour rendez-vous la Perse orientale. « Alors, vous écriez-vous, Dieu » (le Dieu des armées), tiendra table ouverte dans l'antique Afghanis- » tan. Ce sera peut-être le combat des Lapithes et des Centaures; le

» vin de la fureur circulera dans les coupes d'or ornées de saphirs et » d'émeraudes; l'ange de la destruction y versera jusqu'aux bords le » sang des armées; mais enfin, de ce puissant conflit, jailliront les étin- » celles d'une nouvelle existence européenne, mêlée à de hautes des- » tinées asiatiques, dans les contrées où fût peut-être un des berceaux » des nations occidentales. »

Tout ce qui me paraît bien clair, à travers vos peut-être, M. le Baron, c'est que la nation occidentale dont vous transportez le berceau en Orient, et que vous ne nommez point, est celle des Goths infects et ravageurs, qui nous sont plus connus sous le nom de Vandales. Je vois en outre, que les deux nations providentielles que vous placez sur les deux balances de la politique, sont les Anglais et les Russes; ces derniers parce qu'ils préparent la conquête d'invasion, et l'Angleterre parce que la moderne Amphytrite se moque des Barbares, sur son trône insulaire, et reine de l'Océan brandit, en guise de sceptre, le trident neptunien.

Vainement, dans ce large tableau, je cherche une petite place, un petit coin pour notre France révolutionnaire et civilisatrice; vous ne daignez pas seulement en faire mention; on la croirait rayée de l'histoire, et vous ne vous occupez pas plus de sa prépondérance politique, que si la Sainte Alliance en avait déjà fait le partage. Paris à un Czarowitz, Bordeaux et la Guienne aux Anglais. Vous exaltez par-dessus tout « l'éton- » nante supériorité de la politique anglaise, sur toutes les autres politi- » ques européennes. » Mais soudain la portée de cet éloge vous donne un remords; il vous semble entendre les portes de la chancellerie russe se fermer avec fracas, et les diplomates de St.-Pétersbourg, [redacted], vous accabler de reproches. Alors vient la fameuse parenthèse de votre livre, que je voudrais pouvoir faire imprimer en lettres de saphir. « (Je mets de côté la Russie; son gouvernement fait gémir » l'humanité (petite précaution oratoire qui s'explique avec le mais); » mais il a de la force, il est entendu; il combine puissamment les in- » térêts de la Moscovie; sa politique est toute d'une pièce, comme celle » de l'Angleterre, comme celle des Etats-Unis de l'Amérique, quoique » dans un autre sens.) »

Cette parenthèse vaut tout un livre, M. le Baron. L'éloge de la Russie s'y trouve aussi complet qu'il est adroitement amené. Mais, cette corde résonne désagréablement aux oreilles françaises; vous la faites vibrer comme par hasard, pour n'y plus toucher. N'oublions pas surtout les

Etats-Unis de l'Amérique du Nord, avec lesquels l'autocrate du Nord de l'Europe brûle de faire alliance ; événement qui pourra se réaliser quelque beau jour, pour le désespoir de John Bull, qui perd l'appétit en voyant des flottes américaines se baigner dans la Méditerranée. Qu'importe que le gouvernement russe et américain pivotent en sens inverse, s'ils n'ont rien à craindre l'un de l'autre, s'ils sont modèles tous les deux, et si les engrenures des deux machines politiques peuvent s'adapter pour rouler harmonieusement? Ce n'est point sans but que M. le Baron d'Eckstein va semer ses éloges en terre d'Amérique, en terre républicaine ; il peut en venir de bons fruits et une ambassade à M. le Baron. En attendant, il jette, à pleines mains, de la boue sur la France ; il dit à chaque ligne, notre populace cannibale, nos maigres avocats, tout comme s'il était Français, le Prussien orientaliste, le Danois! Et voulant enfin témoigner son estime à quelqu'un, il va chercher... Devinez qui, lecteur? Le patron du général Allard, le roi de Lahore, ou pour parler avec M. le Baron « le débauché Ranschit Singk et ses indomptables Sikhs! » Notre auteur prétend qu'en lui, et chez lui, « brille encore » la vie en des rayons épars. » Cette assertion ne s'accorde guère, avec les rapports naïfs qui nous ont appris que le magnanime Singk était complétement usé par l'excès du bonheur, et n'en pouvait mais, pour cause[1]. M. le Baron d'Eckstein veut à toute force lui faire le compliment le plus flatteur à un homme en pareil cas. Est-ce encore sans but? Oh! que nenni! M. le Baron se propose de lui envoyer un exemplaire de son livre ; et il écrit à Saint-Pétersbourg qu'il espère détacher Ranschit Singk de l'alliance française. Satané Baron!

[1] Ranschit-Singk ne se trouverait point aujourd'hui dans cet état fâcheux, s'il eût mieux observé le précepte de la continence, ou s'il eût connu le secret que le prince P..., l'un des principaux hommes d'état de la Russie et favori du Czar, doit avoir appris de quelque jongleur tartare ou lapon. Alexandre écrivit un jour à son confident : — « Mon bon ami, je t'adresse le B. de K..., neveu de la fameuse. Tâche » d'en faire quelque chose. Je lui ai promis une ambassade ; qu'en penses-tu? » — Porteur de cette lettre, le B. de K... fut admis à l'audience du prince ; il le trouva se promenant dans son appartement, dont les fenêtres étaient ouvertes par un froid glacial, aux quatre vents cardinaux. Le prince était tout nu ; on peut le dire, puisqu'il n'avait d'autre robe de chambre que des feuilles sèches collées sur la peau. Étant monté à cheval la veille, il s'était fait poudrer ou fariner certaine partie du corps qui n'était point la tête, et que je ne nommerai point à cause de mon grand respect pour les dames. Un domestique le suivait en agitant un plumeau derrière lui, pour tempérer l'inflammation. Trois longues heures d'entretien sérieux ne purent

XXIX.

Des moyens de restaurer le droit en France, selon M. le Baron d'Eckstein.

La Sainte-Alliance, qui pouvait, selon vous, restaurer en 1814 le droit dans notre France, M. le Baron, eut le grand tort de laisser octroyer une Charte et de faire de la diplomatie pitoyable. Ce sont vos termes. Voilà comment il se fait que M. le Baron et chacun de ses amis, Prussiens, Autrichiens, Russes, ont été « trompés, dupés, volés » dans toutes les espérances de leur jeunesse. » Cet aveu est infiniment précieux. Il est du plus haut intérêt de rechercher de quelle nature pouvaient être ces espérances, et ce qu'il faut entendre par les bases du droit dont la restauration était confiée aux mains paternelles des princes du Nord.

Et d'abord, que voulaient les peuples à l'avènement de Napoléon? Que voulait la France? En quoi faisait-elle consister son droit politique? Sur quel principe désirait-elle asseoir les élémens de son indépendance, de sa gloire, de son bonheur? Ce n'était point sur le jacobinisme, que M. le Baron appelle infâme; ce n'était point non plus sur les doctrines creuses et les fausses théories de la Constituante, ce spectre qui semble causer des insomnies à M. d'Eckstein, et peser sur sa poitrine comme

suffire au B. de K... pour revenir de la surprise où il était de voir le prince P... dans cette étrange toilette, et le sang froid parfait du ministre ajoutait à son étonnement. — « Je parie, seigneur B..., que vous avez été surpris de me trouver en » cet état un peu singulier, lui dit le prince en le congédiant; apprenez que c'est » un moyen infaillible de conserver les forces vitales jusqu'à cent ans ». L'illustre original vit encore. Aux feuilles sèches près, le prince de T... est grand partisan du simple appareil; il passe ainsi ses matinées; et l'on prétend que M. T..., ce petit grand homme, avait fait, devant le patriarche de la diplomatie européenne, la répétition de la plaisanterie de Grand-Vaux, entre deux chandelles. Dieu mène la France (et la Russie), dit M. G... Dans ce cas, Dieu soit béni. L'âge d'or règne sur la terre.

un cauchemar. M. le Baron n'hésite point à affirmer que la France, qui venait de repousser, presque sans pain et sans armes, l'invasion étrangère, avec un héroïsme à jamais glorieux, ne désirait en aucune façon « l'humiliation des princes étrangers », au contraire! Cette assurance que M. le Baron d'Eckstein donne à Nicolas et à ses alliés, sur la garantie de sa parole d'honneur, leur causera nécessairement la plus vive satisfaction, et ils se réjouiront de tenir en France un homme habile qui voit les choses sous un aspect aussi flatteur pour eux, dans le passé, le présent et l'avenir. Tout ce que demandait la France était peu de chose, presque rien : « Que les princes étrangers renouvellassent leurs » systèmes, qu'ils se missent à la tête de leurs peuples, qu'ils opéras- » sent une révolution fondée sur les bases de l'équité. » L'on voit que M. le Baron d'Eckstein attribue à la France d'alors les sentimens les plus modérés, le plus complet oubli des injures, et le *nec plus ultrà* du pardon politique. Comment la France ne vit-elle point exaucer les vœux raisonnables qu'elle avait formés? Napoléon seul en fut la cause, Napoléon, ce damné Corse, en qui l'esprit guerrier de la révolution française s'était incarné jusqu'à la moelle. Quel fut son tort ou son malheur? De parcourir l'Europe, tambour battant, d'exterminer, dans une longue série de victoires et de batailles, trois millions de Barbares environ, d'arborer son étendard impérial sur les clochers de toutes les capitales des princes étrangers, et de s'asseoir triomphant sur les trônes de ces valeureux princes qui fuyaient à travers champs? Non; ce n'est point de tout cela que M. le Baron d'Eckstein lui garde rancune. C'est d'être venu apporter à la France un code, une administration, une conscription, une police, des bureaux et des Préfets; c'est d'avoir façonné les princes étrangers à son école et de leur avoir imposé son système avec l'admiration de son immense génie.

M. le Baron d'Eckstein ne nous apprend pas ce que Napoléon aurait dû faire pour le mieux; mais il le laisse entrevoir, en paraphrasant l'éloge de Charlemagne et d'Alexandre le Grand. Il invoque cent fois dans son livre les souvenirs des Goths conquérans, qui se rendirent maîtres de l'Espagne vers l'an 411, et furent exterminés en 711 par les Arabes-Maures ou Sarrasins. Or, a monarchie des Goths, aussi bien que l'empire germanique de Charlemagne, qui s'étendait jusqu'à l'Ebre, en Catalogne, était féodalement divisé en Grands-Duchés, Comtés, Vice-Comtés, Marquisats et Baronies. M. le Baron d'Eckstein déplore *in*

petto que Napoléon n'ait point courbé la France sous le joug féodal qu'elle venait de briser en 89, tout vermoulu par les siècles. Les rejettons de l'ancienne aristocratie franque, et les nouvelles illustrations militaires, maréchaux et ducs, étaient les sommités autour desquelles il aurait dû grouper les populations vassales. M. le Baron d'Eckstein, devenu catholique et croyant, avec infusion de mystagogie brahmanique, se serait chargé de doter l'Occident régénéré d'un évangile nouveau ; il aurait fondé le nouveau culte, et créé par la force de son génie un sacerdoce infiniment préférable à nos évêques, esprits faibles, et aux diseurs de litanies de la *Gazette de France*.

Napoléon ne comprit point l'urgence de cette merveilleuse transfiguration, ou ne se sentit pas la force de l'accomplir. Il se contenta de signer notre Code civil, le pauvre homme, qui n'avait jamais lu, comme M. d'Eckstein, le *Maha-dharma-sastra* et le code du roi Manou. Les princes étrangers imitèrent servilement Bonaparte, et les espérances que le jeune Baron et ses frères d'armes avaient conçues, se dissipèrent en fumée, au lieu de se réaliser en riches dotations de Primats, de Magnates, ou en revenus féodaux, dîmes, cens et redevances de Ducs, Comtes et hauts-Barons.

Faut-il s'étonner après cela, que M. le Baron d'Eckstein s'indigne en pensant aux Jacobins infâmes, qu'il recule devant le spectre de la Constituante, qu'il méprise le gouvernement représentatif, qu'il abhorre la république, soit unitaire, soit fédérale? Ne conçoit-on pas qu'il lacère à belles dents la Charte octroyée des Bourbons en 1814, la Charte baclée de 1830, avec toutes les Chartes passées, présentes et à venir? N'a-t-il pas raison d'être furieux contre les maigres avocats, les journalistes rachitiques, les députés et pairs momies, les ministres crétins qui l'ont empêché de s'arrondir convenablement et dans la mesure de ses dispositions natives, chevaleresques et brahmaniques? Je le demande, n'a-t-il pas vingt fois, cent fois, mille fois raison? O glorieuse entrée des princes alliés dans la cité de Paris! O magnifique occasion perdue, que la sublimité du Czar Nicolas peut seule faire renaître! Bourbons aveugles, qui vous trouviez fort heureux de régner au prix d'une Charte, à tout prix, sur le doux pays de France, dont la hache populaire vous avait rejetés, pourquoi trompiez vous les espérances du jeune Baronet d'Eckstein qui adopte la révolution française dans tous ses résultats? Pourquoi, prince goutteux, roi sophiste, latiniste,

helléniste, Louis XVIII enfin, pourquoi n'apprenais-tu pas le sanskrit? Pourquoi ne choisissais-tu pas pour ton modèle Alexandre le Grand ou Charlemagne? Pourquoi n'organisais-tu pas plutôt la France, à l'imitation de la monarchie des Goths, ces enfans de l'Orient, dont il n'est plus question en Espagne depuis mille cent-trois ans? Puis Charles X! A la bonne heure. Celui-là fut des amis de M. le Baron d'Eckstein. Mais après l'insurrection de 1830, lui, l'autre, nous tous, les progressistes, les humanitaires, les panthéistes, les anarchistes, les fédéralistes, et par dessus tout un roi national qui s'entoure d'une belle et intéressante famille, et ôte toute chance de succession à la légitimité des princes étrangers, au droit sacré de leur sabre béni du ciel et de M. d'Eckstein! C'est à n'y plus tenir! C'est désolant!

Mais, le digne Baron n'a point encore perdu courage. Il compte beaucoup sur l'effet de son livre. Nicolas, après tout, n'est-il point là, qui nous mettra tous à la raison? Nicolas qui, « plus heureux que » Napoléon, a trouvé des âmes croyantes »? * En attendant, M. d'Eckstein, l'homme pensant, se console le mieux qu'il peut de cet état de choses. Que lui reste-t-il, après le naufrage de ses plus chères espérances? « une abstraction, l'avenir, l'idée générale d'une régénération » de l'univers, quand le commerce, quand la guerre, quand la science » auront rapproché entre elles les différentes parties du globe (les con- » tinens pour les peuples, figure hardie digne du génie poétique de » M. d'Eckstein), quand le sanskrit sera compris par les meilleurs es- » prits de Paris et de Londres; quand le latin sera compris par de

* L'empereur Alexandre se dérobait quelquefois au plat servilisme de ses courtisans, pour aller se confondre dans l'un ou l'autre des cercles anglais de Saint-Pétersbourg. Il y goûtait le plaisir d'être traité en homme, et se délassait du rôle de fétiche qu'on le contraignait à jouer. Il existe un Empereur qui éprouve moins de répugnance à s'ériger en Demi-Dieu, et fait éclater en tous ses faits et gestes un caractère pédant et rêveur qui le rend adorable pour tous les officiers slaves et prussiens. Je ne parle point du Grand Duc Michel, qui est un lourd Allemand, comme Constantin était un Baskir féroce. Alexandre, qui avait contracté des goûts anglais, ayant voulu donner une leçon de boxe à ce dernier, reçut un grand coup de poing qui lui démit le cou; les plus habiles chirurgiens ne purent le lui redresser; il a gardé toute sa vie son cou tordu. Je me permets de croire que si les idoles du Nord étaient vues à la clarté d'un soleil méridional, elles perdraient singulièrement de leur auréole, et que le peuple français ou espagnol ne serait point assez sot pour se prosterner devant elles.

» dignes brahmanes à Bénarès et à Calcuta ; quand on saura le chinois » à Saint-Pétersbourg et le russe à Pekin (mettez Paris); quand l'arabe » se parlera à Marseille et le français dans le Iemen (décidément » M. d'Eckstein veut nous réléguer dans le désert du Sahara, par les » états barbaresques); quand l'Orient, quand, etc., etc. » Assez de cancans comme cela. Ce que j'y vois de plus clair, c'est que le programme politico-religieux de M. le Baron d'Eckstein sera réalisé le jour où trois choses règneront sur la terre : le massacre, le despotisme et Babel. Trop peu de sang arrose-t-il donc la terre ? Sommes-nous trop libres ? Et la confusion des langues n'est-elle pas assez grande ? Le peuple civilisateur ne doit-il pas faire prédominer la sienne, comme les Romains, dont le dialecte n'était, dans l'origine, qu'un patois imparfait, semblable à l'Eque, au Marse, à l'Osque, au Volsque, au Sabin ? M. le Baron d'Eckstein est d'un avis contraire. Enfin, dit-il en terminant ce morceau curieux, quand nous serons aussi savans que possible, nous verrons que nous sommes de francs ignorans. — « Dieu descendra dans » notre âme, comme Jupiter descendit dans le sein de Sémélé, au mi- » lieu de l'éclat de la foudre » — et tous les mystères seront accomplis! « — Alors il y aura de nouveaux Moïse ; alors il y aura de nouveaux » Pythagore ; alors il y aura des Platon ; alors il y aura des Zoroastre ; » alors il y aura des saint François d'Assise; alors il y aura des saint » François de Paule ; alors il y aura les dieux, les martyrs, les héros » de l'humanité. *Amen* !.. » — Ni *amen* ! ni diable ! M. le Baron. Nous verrons alors ce qu'il y aura ; j'affirme en attendant, que vous êtes le caffard le plus oriental dont il soit possible de se faire une idée. Ah ! Ah ! je vous y prends, panthéiste, humanitaire, progressiste que vous êtes. Seulement vous voulez la révolution universelle en sens inverse, au rebours, au détriment de la bonne lumière et de la véritable liberté. Mais, vous nous parlez comme la prophétesse de Riphil, comme la Voluspa ! les rois, les héros et les Dieux ! C'est comme chez les Scandinaves barbares ; c'est comme dans l'Edda. Vous y joignez les martyrs, sans doute pour faire allusion au pauvre peuple, écrasé sous la botte sanglante du Czar pontife et de ses hauts Barons ! Je traduis passablement le sanskrit, et je me connais en allégories, seigneur d'Eckstein. Les Rois et les Dieux ! tout est dit. Et voilà comme « la Russie, dans un » certain avenir, peut devenir menaçante » !

III.

MAIA.

XXX.

Des souvenirs de Mme la Comtesse de Merlin, commentés par M. le Baron d'Echstein.

Je dois me hâter de dire ici, M. le Baron, sous quel point de vue j'entends apprécier l'usage que vous avez fait des *Souvenirs* de Mme la Comtesse de Merlin. Les mémoires de cette contemporaine célèbre auraient été dictés par la pensée politique dont vous êtes le principal organe, que je m'abstiendrais de les juger. J'écarte toutefois cette supposition peu favorable, et je n'imagine point que la noble Havanaise ait employé son temps à faire un livre préparatoire, pour vous donner la facilité de populariser de l'autre côté du Rhin certaines idées, certains préjugés *; vous en avez tiré le même parti que s'il eût été écrit

* La diplomatie russe a, dans Paris, ses agens femelles dont la princesse B*** est généralissime. La princesse de L***, paraît destinée à lui succéder. L'amour, le jeu et l'intrigue ont rendu l'existence de la princesse *** fort agitée; neuf lustres accomplis lui ont donné une expérience peu commune, et son étoile, qui domine encore sur l'horizon de la cour de Russie, peut jeter un vif éclat dans certaines éventualités politiques. Cette belle dame avait su capter la confiance aveugle de l'Empereur A***. Comment y avait-elle reussi? En écrivant des dépêches confidentielles à l'insu de l'ambassadeur, son mari. Mais comme la correspondance du mari et celle de la femme étaient presque toujours contradictoires, la chancellerie se donnait à tous les diables et le comte R*** allait consulter l'Empereur dans sa perplexité. — « Allez, répondit une fois, le magnifique » Czar, sans lire les dépêches : fiez-vous à la princesse. En supposant qu'elle se soit » trompée, je suis trop galant pour donner raison à un mari contre sa femme. » Avec un ton leste et de sottes paroles, le Tartare croyait se donner la tournure d'un vrai chevalier français et se flattait d'éclipser Napoléon. La princesse *** régnait en souveraine, et les tribulations conjugales et diplomatiques du pauvre ambassadeur n'avaient point de fin. Chaque jour, quelque jeune et beau chargé d'affaires venait le remercier d'une protection accordée, d'une place reçue. Encore ma femme, disait tout bas le digne homme, et il acceptait les remercimens le plus gravement du monde. La princesse *** faisait des heureux, et disgraciait les favoris de l'Empereur pour de légers motifs. L'un d'eux ayant eu la maladresse de reconnaître la princesse qui sortait seule, *incognito*, au point du jour, d'une maison de Londres trop bien famée, perdit un poste important. La princesse *** redoute une rivale de son crédit dans la femme du général S***, qui appartient à la plus haute noblesse de Saint-Pétersbourg. Ce mariage avec le général français était prévu depuis long-temps. La princesse *** craignant que Mme S***, par ses relations françaises,

dans le seul but de favoriser votre propagande. Plus je réfléchis à cet abrégé des *Souvenirs* de Mme la Comtesse de Merlin, encadré entre vos considérations injurieuses sur notre France, vos évocations de l'empire gothique en Espagne, votre théorie de la restauration du droit et vos prédictions allégoriques d'une révolution européenne, plus je reste convaincu de la perfidie de votre compte-rendu.

Vos lecteurs d'outre-Rhin auraient eu l'esprit assez borné pour ne voir dans les *Souvenirs* de Mme la Comtesse de Merlin qu'un livre plus ou moins intéressant. Vous vous êtes donné le plaisir de le refaire, dans des formes plus saillantes et plus manifestement intentionnées. Vous avez calculé vos commentaires et vos descriptions, de manière à inspirer infailliblement à vos Norwégiens les rapprochemens et les parallèles qui doivent exalter un jour leur fanatisme guerrier.

Votre analyse, écrite du style le plus étrange et le plus tourmenté que l'on puisse imaginer, n'a pas moins de cent trente pages. La vie de Mme la Comtesse de Merlin s'y retrouve tout entière, jusqu'à la première nuit de ses noces, inclusivement. Vous vouliez, dites-vous, peindre l'enfant et la jeune fille espagnole, et grouper les scènes de l'invasion napoléonienne autour de ce type séduisant. Mme la Comtesse de Merlin s'était-elle donc si mal acquittée de cette tâche? Vous reconnaissez vous-même que toutes vos couleurs sont empruntées à la palette de l'auteur féminin. Pourquoi retoucher les peintures de l'écrivain original et les charger d'un vernis grossier? Ne serait-ce point pour les rattacher aux événemens actuels de la Péninsule, ou plutôt à d'autres événemens que le présent féconde avec mystère dans ses entrailles, et qui ne manqueront point d'éclater dans ce « certain avenir où la Rus-

ne fût en position de rendre des services à la Russie et de la supplanter auprès du Czar, mit tout en œuvre pour empêcher ce résultat: femme de chambre gagnée, lettres interceptées, rien ne fut épargné. La princesse *** est l'amie intime du général W***. Celui-ci lui ayant appliqué un jour un proverbe des halles, elle fit sur le nom de l'illustre lord un calembourg européen, qui tournait en ridicule le vilain ton du général. Elle était en lutte ouverte avec le prince et la princesse de P*** à Londres. Nous n'aurions garde de remuer toute cette fange diplomatique, si la princesse en question ne poursuivait le cours de ses intrigues sous la branche cadette, et si nous n'y voyions la preuve que la politique russe ne soutiendra jamais une dynastie française, sortie de de l'hérédité ou de l'élection, qu'avec l'arrière pensée de s'en faire un marche pied pour anéantir la nationalité de la France, dont la gloire est vue dans tout le Nord avec des yeux hostiles et jaloux.

sie peut devenir menaçante ? » Sans contredit, M. le Baron, l'invasion napoléonienne offre un sujet précieux à vos amplifications érotiques. C'est une source féconde d'allusions et de parallèles ; et Dieu sait avec quel art vous les indiquez vous-même, avec quelle verve brûlante, quel luxe de brutale poésie, vous vous appesantissez sur ce tableau dont vous ne voudriez point détacher les yeux de vos lecteurs d'outre-Rhin *; car il faut être simple d'esprit comme nos journalistes, qui vous ont complimenté, pour croire que votre livre fût destiné à la France.

Pour type de la femme castillane, vous allez choisir Mme la Comtesse de Merlin ! Une Havanaise, mariée à un général français dont le sabre était rougi par le sang espagnol ! Vous aviez vos raisons pour faire ce choix. Votre dessein n'est-il point de montrer dans les beautés de l'Andalousie autant d'amantes éperdues prêtes à se jeter dans les bras de tout officier russe, autrichien, danois qui viendrait, le sabre à la main, restaurer le droit monarchique en Espagne, et relever le trône des anciens Goths, des Goths sublimes, comme vous les appelez ? Nul doute que les dames castillanes seront flattées d'être comparées à Mme la Comtesse de Merlin, dont Paris a tant parlé ; mais, ne craignez-vous point que leur patriotisme ne désavoue hautement la personnification que vous leur faites subir ? Vous aurez beau leur dire que « la séduisante » Mercédès devait être l'expression musicale de la divine sympathie qui » régnait dans les âmes des auteurs de ses jours », elles trouveront cela fort harmonieux ; mais, dès que vous prétendrez faire de Mercédès une Espagnole, et surtout le type de la femme ibérienne, vous ne-

* M. le Baron d'Eckstein fait penser involontairement à l'incendie de Paris, en parlant de l'incendie de Persépolis ; et sans doute il fait allusion à l'Alexandre du Nord dans la personne d'Alexandre le Macédonien, dont les débauches ont fourni au barde grossier du Séland le sujet d'un hymne pindarique. En effet, le ravage et l'incendie, du sang et du vin, un beau ciel et de belles femmes, une longue orgie, puis la mort, tel est l'idéal de la vie humaine pour ces nobles Barbares ! M. le Baron d'Eckstein l'a hautement proclamé dans leur ivresse poétique ; ce qui ne l'empêche pas d'être un saint homme, un écrivain profondément religieux. Espagnols et Français, n'oublions pas que les Tartares-Turks, les Baskirs et les modernes Germains ont bu les vins d'Alicante et de Champagne, dans un banquet hyperboréen, et que le sabre nu à la main ils ont porté un toast universel à leur établissement dans le Midi ; n'oublions pas que dans leurs manœuvres militaires, ils ont tiré à boulet rouge sur les images de Rome et de Paris, tandis que leurs acclamations sauvages répondaient au bruit du canon !

tomberez jamais d'accord avec elles ; et les senoritas, si elles ne se fâchent tout rouge, se moqueront de vous, M. le Baron.

Voyez un peu à quelle scène fâcheuse se trouve exposée Mme la Comtesse de Merlin, lorsque son noble chevalier du Séland s'avise de la présenter comme le modèle des Espagnoles dans une *tertulia* de l'autre côté des Pyrénées. Vous êtes reçus de manière à perdre toute contenance. L'Aragonaise parle à l'oreille de sa voisine du mariage de votre Comtesse avec un général de l'empire français ; la Castillane raconte les soupers fins où Mme de Merlin réunissait à Paris le petit nombre de ses élus ; l'Andalouse rappelle ses concerts italiens embellis par la présence de Mlle Grisi. Aucune de ses nobles Espagnoles n'ose se lever la première, pour accueillir la célèbre Américaine, à titre de compatriote : elles se pincent les lèvres pour ne point éclater de rire, et se cachent le visage de leur éventail.

Le trait distinctif du caractère des Américaines, est l'esprit d'imitation. Elles le portent même si loin, qu'il s'était formé dans le temps, en Amérique, une société de dames, ayant pour réglement d'imiter les Françaises. Les imiter en quoi ? Cet article unique du réglement est assez curieux. S'agissait-il de contrefaire gauchement la grâce inimitable des Parisiennes, de copier l'élégante simplicité de leur toilette, ou d'acquérir l'amabilité, la politesse et l'esprit qui les distinguent ? Nullement : la tâche eût été trop difficile pour des Américaines, qui ont d'ailleurs un faible prononcé pour toute espèce de friandises, de confitures, et de liqueurs. La société dont je vous parle était consacrée au développement des plaisirs du gosier. Elle fut instituée tout uniment, pour apprendre et propager le grand art de boire, comme en France, le plus grand nombre possible de verres d'eau sucrée, à la fleur d'orange!

Montrez-nous donc, M. le Baron, la belle Mercédès « adonnée, comme » toutes les créoles, à cette divine langueur qui n'empêche pas l'esprit » de circuler librement et de parcourir un espace immense. » Dites nous que « en elle pétillaient tous les feux d'une zône brûlante ; c'é» taient des fusées d'animation, des gerbes scintillantes d'esprit et de » vie que lançait ce volcan animé. » Peignez-nous Mercédès créole, Américaine, Havanaise, Française ; mais si vous n'avez point pris votre parti de déplaire irrémissiblement à tout le beau sexe espagnol, et de rompre en visière à toute pudeur d'écrivain consciencieux et véridique, n'allez point soutenir que la belle Mercédès a été, est, ou sera

jamais « le truchement fidèle de l'esprit d'imitation propre à la classe » éclairée, parmi ses compatriotes. » Les dames ibériennes ne reconnaissent point pour leur compatriote Mme la Comtesse de Merlin. Le comte de Survilliers pourrait vous en dire bien d'autres nouvelles. Il n'aura point oublié les tribulations qu'il dut essuyer, et les basses flatteries auxquelles il fut obligé de recourir, avant de pouvoir attirer à sa cour quelques-unes de ces nobles et fières Espagnoles que vous nous peignez si attrayantes pour les conquérans étrangers *. Vous avez l'air de croire que tous les généraux de l'empire trouvèrent chacun, en Espagne, une charmante Mercédès. Je dois démentir vos insinuations, ne fût-ce que pour désabuser charitablement les généraux de Nicolas, qui, sur la foi de votre livre, seraient tentés de se mettre en campagne, et s'exposeraient de la sorte à de cruels désappointemens. Les mariages politiques, les mariages par ordre, comme on les appelait, furent si rares, qu'il serait difficile d'en citer plus de quatre exemples un peu marquans, dans les treize royaumes. La Comtesse de Merlin devient, sous votre plume, un type merveilleux de transformations politiques et sociales. Elle vous sert à prouver qu'on peut être en même temps Havanaise et Castillane, Espagnole et Française, sans cesser d'être un parfait modèle de patriotisme ibérien. Je ne serais point surpris que quelque belle dame russe, autrichienne, ou danoise se mit en tête de l'imiter, avec l'espoir d'être exaltée dans vos livres comme un modèle de patriotisme, et se croire, *ad libitum*, une Parisienne accomplie ou une Ibérienne charmante. C'est assurément la conclusion que vous vou-

* Les dames espagnoles, en conservant religieusement la noble simplicité des coutumes nationales, se sont rendues respectables, tandis que les dames allemandes ont porté quelquefois l'esprit d'imitation jusqu'à une basse servilité. A l'arrivée de la reine Hortense, les dames de sa cour ayant ouï dire que les Françaises allaient au bal en robes décolletées, se présentèrent à la reine la gorge et les épaules découvertes, au point que la princesse, choquée, jeta son propre cachemire sur le cou de celle qui avait le plus exagéré cette toilette ridicule. La leçon ne fut point comprise; au contraire, nos Hollandaises s'imaginèrent, avec une naïveté précieuse, que leur flatterie avait complétement réussi. Chacune d'elles, se promettant un beau cachemire, parut au bal suivant dans un état de presque nudité fort indécent. La vue d'un certain nombre de paniers et de castors soigneusement fermés, les confirma dans l'idée que la reine allait faire une distribution générale de schals d'un grand prix. Rien ne saurait peindre leur surprise et leur désappointement, lorsque les castors ayant été ouverts, il en sortit de grands mouchoirs de calicot, dont la reine leur fit présent avec la solennité la plus comique. mes anecdotes de la cour d'Espagne ne ressemblent point à celle-là; il y en a tant de connues, que je m'abstiendrai de les citer.

lez faire tirer de vos amplifications insidieuses, M. le Baron. Sans cela, comment oseriez-vous dire que les partisans de Joseph Bonaparte étaient de vrais Castillans, des patriotes sincères ? Vous exaltez les *Afrancesados* malgré votre profond mépris pour la nation française : n'est-ce point dans l'espoir de susciter un jour en Espagne un parti analogue qui ferait bon marché des destinées de la patrie, en faveur d'une seconde invasion, autre que l'invasion française devenue désormais impossible ? Vous demandez pourquoi ces nobles *Afrancesados* ne purent accomplir leur vie d'honneur toute entière, et vous répondez, qu'il ne leur a manqué rien qu'une *éducation nationale*, éducation que vous n'accordez pas davantage à leurs adversaires. En d'autres termes, pour quel gouvernement aurait dû combattre un véritable Espagnol, un patriote accompli? Pour l'absolutisme des vieux Bourbons, auxquels vous reprochez justement d'avoir avili l'ancienne Espagne ? Non. Pour la fédération ? Moins encore. Pour la république unitaire ? Nenni. Pour l'impérialisme et Bonaparte ? Mais voilà précisément ce que firent les *Afrancesados* ! Que manquait-il donc à leur éducation pour être parfaitement nationale ? Ce que vous voudriez inculquer à leurs héritiers politiques, M. le Baron : l'amour des Goths, des Goths sublimes !

XXXII.

Comment le poétique Baron d'Eckstein, compare Mme la Comtesse de Merlin à divers animaux, *quadrupèdes*, *volatiles*, *poissons*.

La naissance de Mme la Comtesse de Merlin est fort connue. A qui pense-t-on que M. le Baron d'Eckstein compare les auteurs de ses jours ? Au prince Fleur et à la princesse Fleur-Blanche (*Flos*, et *Blancheflos*), les ancêtres de Pepin le Bref ! Avais-je si grand tort de citer,

en épigraphe la chanson du marquis de Carabas, et M. le Baron d'Eckstein n'est-il pas gothique en diable?

« Sous les feux du tropique, dans la tiédeur d'une atmosphère embau-
» mée (la tiédeur de l'atmosphère du tropique!), voyez le colibri
» voltiger de fleur en fleur. Il va se suspendre au calice de l'anémone;
» son corps frémit de l'enivrement de son bec amoureux (un bec ivre,
» que c'est joli!) il savoure le doux miel dans le sein de sa bien aimée;
» son transport tient du délire. » Tel est le début des cent trente pages que M. le Baron d'Eckstein consacre à résumer les *Souvenirs* de la belle Havanaise, et je ne crains pas de dire que tout le reste de cet abrégé poétique, écrit sur le même ton, est digne d'un si beau commencement. Or, ce colibri, c'est Mme la Comtesse de Merlin, quand elle était « jeune fille » ou « naïve enfant de la Havane. » N'allez point, bon lecteur, discuter avec un rigorisme logique l'exactitude de cette admirable comparaison, ni rechercher ce que c'était que le bec amoureux de la jeune Havanaise. M. le Baron ne s'arrête point à ces bagatelles; il écrit pour des Norwégiens, dont l'esprit n'est pas plus lumineux qu'il ne faut, et dont le bec est gelé pendant les neuf mois de l'année. L'essentiel est que le style de M. le Baron soit semé de colibris, d'anémones, de chaleur tempérée, d'enivremens, de frémissemens et d'amour. Il ne lui en faut pas davantage pour produire son effet.

Le poétique Baron, dès la quinzième ligne, nous fait de sa jeune héroïne le plus étonnant portrait. « Elle folâtre dans les forêts; comme
» l'écureuil, elle court de branche en branche; elle lutte avec les vents
» dans sa course; elle s'élance comme la biche sur les montagnes;
» vous la diriez poisson quand elle plonge dans les ondes, etc., etc. »

Je vois d'ici les jeunes Espagnoles s'écrier avec indignation, en agitant leurs éventails: « Ea, seigneur Baron du Séland, nous ne som-
» mes pas des écureuils volans; allez chercher vos poissons en Norwége;
» nous n'avons jamais lutté de vitesse avec les vents; nous n'avons
» jamais vu les biches s'élancer sur les montagnes. » Rassurez-vous, mes *Senoritas*, ce n'est point de vous qu'il s'agit, dans cette idylle amphigourique; c'est de Mme la Comtesse de Merlin.

Une jeune et riche créole me racontait ainsi son enfance: « Je n'ai
» point vécu dans un palais somptueux comme les palais chimériques
» où M. le Baron d'Eckstein place ses nobles Havanaises. Mon père avait

» cependant une maison meublée avec luxe ; mais c'était pour la mon-
» trer aux étrangers. On la visitait le matin ou le soir ; on en sortait au
» plus vite, à cause de la chaleur et des insectes qui se logent dans les
» draperies. Tous le reste du temps, la maison d'apparat était déserte
» et fermée à clef. Notre habitation ordinaire était aussi démeublée que
» possible, afin d'y entretenir plus de fraîcheur. Une table et des chaises
» de paille garnissaient notre grand salon, dont les murs étaient nus.
» Des nattes couvraient le plancher rongé par des insectes; deux négresses
» étaient constamment occupées à me garantir de ces animaux insup-
» portables. Je sortais rarement, pour n'être pas noircie et brûlée par
» les rayons d'un soleil flambant. Je n'ai jamais folâtré dans les forêts ;
» l'on ne s'y hasarde qu'avec les plus grandes précautions. Quatre
» nègres étaient toujours autour de moi pour frayer ma route et me
» préserver des insectes et des serpens. »

Ne pouvant consulter à ce sujet Mme la Comtesse de Merlin, je m'en tiens aux renseignemens que m'a fourni la jeune créole, et je crois pouvoir les opposer aux extravagations poétiques de M. le Baron d'Eckstein. Les jeunes Espagnoles qui liront son livre, réclameront vivement contre plusieurs de ses assertions, et le prieront de ne point étendre jusqu'à elles les qualités excentriques des Havanaises. Elles se récrieront à certaines généralisations très-paradoxales, que le noble Baron du Séland pose comme des vérités. — « La religion dans une » jeune âme espagnole, surtout dans une âme de femme, est la lave » brûlante d'un amour impétueux ; c'est une éruption volcanique. »

Vous l'entendez, mes gelés de la Norwege et de Saint-Pétersbourg, qui dansez dans des palais de glace, et faites glisser vos traîneaux sur la neige battue ; vous l'entendez, mes patineurs ; une lave brûlante ! un amour impétueux ! une éruption volcanique ! Tout cela vous attend dans la religieuse Espagne, depuis mille cent vingt-cinq ans, depuis l'extermination des Goths.

Un peu plus loin, M. le Baron d'Eckstein nous apprend que la religion Espagnole, cette lave de brûlant amour, descend du ciel à la terre « plus rapide que la pensée franchissant d'incommensurables » distances. » Le mot est un peu lourd. Les extrêmes se touchent dans l'incompréhensible style de M. le Baron d'Eckstein. Ignore-t-il qu'en amour, il ne faut pas aller bien loin, ni franchir d'incommensurables distances, pour faire « prodigieusement du chemin » ? Il nous affirme

que la religion espagnole permet « immensément à l'amour. » Qu'en savez-vous, noble Baron ? Avez-vous été en Espagne pour en parler en des termes si singuliers ? Et ne craignez-vous point de donner « prodigieusement » à penser à vos lecteurs, lorsque vous nous montrez la jeune Mercédès langoureuse et volcanique, entourée à Madrid d'un brillant état-major d'officiers français, et d'un nombre assez considérable de Castillans non moins religieux qu'amoureux ? *

Après avoir ainsi personnifié les dames Castillanes dans une Havanaise, M. le Baron d'Eckstein personnifie la Maïa Indienne dans Mme la Comtesse de Merlin. « Je me suis efforcé de peindre dans Mercédès et » l'enfant et la jeune fille espagnole. » Effectivement, notre grave auteur, notre moraliste sévère, prend au berceau la ravissante déesse, pour la conduire au lit nuptial, qu'elle devait partager avec le guerrier de race étrangère. M. le Baron du Séland détache de son front virginal la couronne des rosières, coupe son étroite ceinture avec la lame d'un sabre, entr'ouvre les rideaux, et souhaite aux deux époux une douce nuit.

Je vous en souhaite, braves Norwégiens, qui lisez le Baron d'Eckstein, pendant que la tempête siffle sur vos toits, et que le givre tombe le long de vos noires cheminées. Endormez-vous en pensant aux jeunes filles de l'Espagne, et soyez heureux, en rêve, en attendant que le sabre vous ait conquis un bonheur plus palpable, et de plus charmantes réalités !

* M. le Baron d'Eckstein ne doit pas ignorer que la religion septentrionale n'est pas plus sévère, et qu'elle permet « prodigieusement » à l'amour en Danemarck, en Norwège et même dans le Wurtemberg. Témoin l'aventure du revenant au manteau gris, dont les apparitions causèrent une si vive frayeur à toute la cour, au point que les sentinelles du château tombaient évanouies à l'aspect du fantôme. Le roi promit une forte récompense à celui qui le lui amènerait pieds et poingts liés. Un intrépide caporal saisit à la gorge le loup-garou ; mais le revenant fit preuve d'une vigueur extrême et parvint à s'esquiver, laissant un manteau de drap gris entre les mains de son antagoniste. En un instant, tout le monde fut sur pied ; on battit la chamade ; des officiers armés de flambeaux firent des recherches dans le château. Que trouvèrent-ils ? rien ; si ce n'est des bottes de cuirassier à la porte de l'appartement d'une jeune princesse. D'où je conclus que l'esprit en question abusait de la permission qu'on a d'être bête, et qu'aux bottes près, les choses se passent à peu près de même en Castille et dans le Wurtemberg.

XXXIII.

Ce que M. le Baron d'Eckstein promet aux Dames.

Il est surprenant, M. le Baron, qu'un noble chevalier tel que vous se soit montré peu galant envers nos dames. Auriez-vous par hasard « des révélations étonnantes » à faire sur leur compte ? Avez-vous aussi fait des notes contre elles ? Vous ont-elles « confié confidentiellement » que la race masculine de notre époque ne valait rien ? Vous ont-elles prié de leur procurer un peuple tout neuf, pour remplacer les hommes cacochymes qui habitent aujourd'hui la partie méridionale de notre globe ? * On le dirait presque à vous voir « contempler l'humanité dans » la plus belle moitié du genre humain, dans les femmes. » M. le Baron, qui se moque impitoyablement du français bigarré de nos jeunes humanitaires, contemple l'humanité dans la moitié du genre humain !

Pour résultat de cette agréable contemplation, M. le Baron signale une effrayante éclipse de la beauté du cœur, et l'absence complète de

* Si les dames françaises ont fait cette prière à M. le Baron d'Eckstein, elles ont eu grand tort à mon avis. Les suites pourraient en être graves ; je crois qu'il est de mon devoir d'écrivain de les en prévenir charitablement. Les Françaises, je crois, ne sont point de l'humeur des Mexicaines et des Slavones, qui regardent la bastonade comme une preuve d'amour, et les guerriers du Nord battent leurs femmes ; témoin le prince d'O***, ce modèle de tout noble guerrier Allemand, Russe ou Lapon. Témoin encore le prince C*** de D*** qui (M. le Baron d'Eckstein le sait de bonne source et ne me dementira pas) rossa une belle nuit la sienne d'étrange sorte, comme aurait fait un vilain. Grand tapage ! La princesse W***, à demi-nue, traverse les appartemens et crie au secours. Le Roi accourt en bonnet de nuit; le prince C***, devenu fou furieux, est garroté, puis envoyé à son exil d'Islande, où il est encore. Il faut dire à la justification du prince d'O*** et du prince C*** que la femme du premier est une Moscovite peu jolie, et celle du second une Albinos, qui joint à l'agrément de ressembler infiniment au roi F***, celui de baver comme un enfant au maillot. Conclusion : les guerriers du Nord soupirent pour les beautés du Midi ; ils promettent de ne point les battre. Mesdames, ne vous y fiez point, et craignez le changement. Sans vanité nous ne sommes pas trop mal. Feront-ils mieux ces chers Barbares ?

la générosité de l'âme, dans la plus belle moitié du genre humain. « De » temps à autre, s'élance dans le désert du beau monde, un palmier » au pied duquel jaillit une source d'une eau vive et fraîche ; quelque » caravane exténuée d'une longue course pourra momentanément s'y » reposer. »

Vous êtes prodigieusement oriental, M. le Baron, et pas trop bon observateur ; les ans en sont la cause. Rassurez-vous, il s'élance en Italie, en France et en Espagne, une incroyable multitude de palmiers, avec des sources vives capables de désaltérer plus d'une caravane de Tartares. C'est ce que vous faites entendre et de reste, dans l'allégorie de la Maïa brahmanique, cette beauté divine, cette magicienne éperdue, dont les charmes et les caresses ont séduit le créateur, oublieux des mondes envahis par les ténèbres, depuis le jour où les bras de l'enchanteresse ont enlacé le mâle éternel, pour l'endormir dans la sublime extase d'un baiser ravissant.

Le peu de sanskrit que je sais, me suffit pour comprendre l'intention de cette allégorie indienne. Je conçois l'effet que doit produire votre livre lu dans les salons de Vienne, de Berlin et de Saint-Pétersbourg par des jeunes guerriers qui s'indignent de traîner un sabre oisif *. Vous avez tout calculé ; vos déclamations politiques, et vos longues descriptions du Midi ; tableaux grossiers, mais chaleureux, où vos Norwégiens, peu connaisseurs en bon style, trouveront les peintures les plus capables d'embraser leurs imaginations boréales. Vous êtes un grand maître dans l'art de diriger et « d'impressionner les esprits. » Peu de lecteurs français auront la simplicité de croire qu'un homme d'une morale aussi austère que la vôtre, et d'un âge aussi mûr, s'amuse sans but à dé-

* D'autres besoins impérieux leur font une nécessité de l'invasion. L'aristocratie transrhénane, outre qu'elle est profondément dépravée, se trouve réduite à une extrême pauvreté ; les rejetons des plus illustres familles n'ont conservé de leurs héritages que la cape et l'épée. Leur misère a été occasionée dans ces derniers siècles par l'introduction des jouissances du luxe au sein d'un pays sans commerce et peu productif. Il ne leur reste d'autre salut que la guerre et les conquêtes. Tous les petits princes de l'Allemagne sont criblés de dettes : ils vivent pendant l'hiver des produits du jeu et des escroqueries du tapis vert, qu'alimentent les richesses des voyageurs étrangers, Anglais et autres ; à Pyrmont, Viesbaden, Carlsbad, Dobran, etc. Aujourd'hui, comme chez les anciens Goths, et chez les Celto-Scythes de l'antiquité, la perfidie, la cruauté, l'amour du pillage, l'ivrognerie et la fureur du jeu, sont les vices des Barbares. Le prince russe Ga*** n'a-t-il pas joué à Carlsbad, sur un coup de dé, une nuit de sa femme ?

ployer ainsi tout le luxe de la plus ardente poésie. Vous avez tracé de la situation politique de la France et de l'Espagne le tableau le plus noir ; et sur l'horizon méridional baigné d'un jour vaporeux et diaphane, vous avez laissé tomber, sur une couche de fleurs, la Maïa indienne, aux longs cheveux flottans, aux yeux noirs et magnétiques, ivres d'un amour effrené ; vous l'avez montrée toute nue aux Barbares ! Votre livre est là tout entier. Il peut se traduire en deux phrases que le barde perfide du Séland adresse aux guerriers de son pays : « Aux armes ! enfans » d'Attila, enfans d'Odin, enfans de Thor ! Les temps sont accomplis ; » l'heure est venue ; marchez. Que le sabre immole des populations dé- » crépites, désormais indignes de régner sur l'Occident. Méritez par le » combat d'un jour, par un sanglant triomphe, les plaisirs séculaires que » la conquête du Midi vous promet ! »

Je livre cette pensée aux méditations du lecteur.



CHEMIN DE FER DE MARSEILLE AU RHONE.

COMPARAISON

Du Tracé par la Vallée de la Durance,

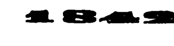
ET

Du Tracé par la Vallée du Rhône.



Arles,

Typographie et Lithographie de D. Garcin.


1842.



CHEMIN DE FER
de
MARSEILLE AU RHONE,

—

4

CONSEIL MUNICIPAL D'ARLES.

CHEMIN DE FER

DE

MARSEILLE AU RHONE.

COMPARAISON

Du Tracé par la Vallée de la Durance,

ET

Du Tracé par la Vallée du Rhône.



Arles,

IMPRIMERIE DE GARCIN, PLACE ROYALE 3.

1843.

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'ARLES.

Séance du 23 Février 1842.

Le Conseil Municipal de la Ville d'Arles, assemblé pour délibérer sur le Projet de Chemin de Fer de Marseille à Avignon, rédigé par M. l'ingénieur de MONTRICHER, et actuellement soumis à une Enquête publique,

Ouï le RAPPORT *de MM. les* COMMISSAIRES, *qui avaient été chargés par lui d'étudier cette importante affaire,*

A arrêté de déposer dans l'Enquête le Corps d'observations suivantes :

Lorsque la loi de 1833 eut jeté les bases de la vaste organisation destinée à ouvrir à l'industrie française de larges débouchés vers toutes les mers, pour le rapide écoulement de ses produits, elle arrêta en principe un système général de communication, et elle ordonna que de Paris, pris pour centre, on ferait d'abord rayonner

quatre grandes lignes conduisant vers les quatre points cardinaux. La ligne du Sud prit le nom de ligne de Paris à Lyon et à Marseille, et l'étude en fut confiée à un homme éminent dans la science, M. l'inspecteur-général Kermaingant.

Le projet préparé par ce savant ingénieur, après avoir été mis à l'enquête et accepté sans objection dans tous les départemens intéressés, fut porté aux chambres en 1837, à qui leurs commissions en proposèrent l'adoption pure et simple, adoption qui n'aurait pas souffert la moindre difficulté, si la loi toute entière n'eût succombé par des considérations prises en dehors du projet.

Le chemin étudié par M. Kermaingant était tracé par le littoral du Rhône et, dans les documens publiés à l'appui, l'administration dont il était l'ouvrage soutenait que c'était là une condition indispensable de tout tracé du chemin de fer de Marseille à Lyon. Soit alors, soit depuis, le Gouvernement n'avait pas changé de langage; il avait constamment maintenu la nécessité de cette direction, et, il y a peu de semaines encore, M. l'inspecteur Kermaingant déclarait qu'à son avis, on ne pouvait pas en prendre une autre. C'était donc là comme un principe consacré; les populations de la vallée du Rhône, doucement bercées par la présentation d'études toutes favorables à leurs intérêts, s'étaient accoutumées à le considérer comme un droit acquis; les chemins de fer du Gard avaient été conçus et exécutés

dans la pensée, et, en quelque façon sous la foi de la promesse tacite, que la ligne de l'Ouest à l'Est viendrait se souder sur les bords même du Rhône à la grande ligne du Nord au Sud.

C'est également sous l'influence de cette idée qu'un tracé nouveau pour la vallée du Rhône, élaboré par MM. Talabot et Didion, et apportant quelques changemens au tracé de M. Kermaingant, fut mis à l'enquête dans les derniers mois de 1841.

Après avoir parcouru et accompli avec succès toute la série des formalités salutaires imposées par la législation et par l'usage, ce projet, consciencieusement étudié et accepté par les localités avec quelques modifications de détail, arrivait enfin à Paris pour y être converti en loi, quand le bruit se répandit parmi nous qu'un projet inconnu, un projet surgi à l'improviste et fraîchement éclos, abandonnait tout à coup la vallée du Rhône, et, déshéritant les communes du littoral de ce fleuve pour se *porter sur* la vallée de la Durance, fesait de la ville d'Avignon le centre et le point de jonction des deux grandes lignes du Nord et de l'Ouest; et que ce projet, devançant son aîné et le gagnant de vitesse, venait, on ne sait comment et contre les habitudes constantes du Conseil-général des Ponts-et-Chaussées, d'être porté directement devant ce conseil, où il osait demander et où il espérait obtenir, sans attendre les résultats de l'enquête ouverte sur le projet Talabot, une préférence décisive, une approbation immédiate avec affranchisse-

ment de toutes les épreuves imposées par la loi.

La sagesse prudente du Conseil et l'équité de M. le Ministre des travaux publics qui le présidait, n'ont pas permis ce scandale ; l'affaire a été ramenée à l'observation des formes protectrices des intérêts publics et une enquête spéciale a été ordonnée.

Les soutiens du nouveau projet, affectant de n'être pas ébranlés par ce premier échec, sont allés partout proclamant avec audace que, quoiqu'il arrive, le chef des Ponts-et-Chaussées leur a déclaré, leur a promis de la façon la plus formelle que tant qu'il sera à la tête de l'administration on n'exécutera point d'autre tracé que le tracé-Montricher ; nous n'aurions certainement pas relevé ces paroles, sans la notoriété et le retentissement prodigieux qu'elles ont eu à Avignon et à Marseille.

Dieu nous garde néanmoins d'ajouter la moindre foi à un propos ridicule qui ne tiendrait à rien moins qu'à faire de l'enquête solennelle, de l'épreuve salutaire et protectrice des intérêts publics ordonnée par la loi, une sotte parade, une vaine et stupide formalité. Encore une fois, Dieu nous garde de faire cet indigne outrage à M. le Directeur-général !

Fermement persuadés, au contraire, qu'on calomnie effrontément ses paroles et ses intentions ;

Convaincus que c'est là une des mille manœuvres honteuses dont cette affaire est remplie, un expédient imaginé pour soutenir *in extremis*, un projet que la publicité ruine, et pour décourager ses adversaires en

le montrant couvert d'une protection inexpugnable ;

Pleins de confiance d'ailleurs dans le Gouvernement et dans la justice du pays au tribunal desquels la cause est désormais pendante, nous prenons pour notre part l'enquête au sérieux, et nous allons user du droit qu'elle nous donne de dire notre opinion et de faire entendre nos plaintes sur un tracé qui blesse à la fois les intérêts généraux et les intérêts locaux, et qui nous menace en particulier de la plus odieuse spoliation.

Et d'abord, comme si dans cette affaire tout devait avoir une allure insolite, un caractère inconnu, on voudrait renverser l'ordre naturel des choses, faire du principal l'accessoire et de l'accessoire le principal. Au lieu que la direction générale adoptée pour le chemin dominât les conditions de l'exécution et fut appelée à en régler les détails, on voudrait au contraire faire dépendre de ces détails la direction générale à suivre.

Expliquons-nous : MM. Talabot et Didion, ayant étudié consciencieusement le tracé du chemin de fer de Marseille à Avignon par la vallée du Rhône, et considérant les inconvéniens de tout genre attachés au creusement d'un souterrain de 3600 mètres à travers la chaîne de l'Estaque, se sont décidés à modifier sur ce point le projet primitif de M. l'inspecteur-général Kermaingant ; et se relevant à 140 mètres au-dessus de la mer au lieu de 83, ils proposent de franchir la montagne de la Nerthe par un tunnel de 1400 mètres au lieu de 3600. Ils ont pensé, avec toute raison à notre avis, que

quelques pas de plus à faire, des pentes un peu plus raides en quelques endroits, des pentes de 5 et jusqu'à 10 millimètres au lieu de trois, un plan incliné pour aborder le niveau du port à Marseille, n'étaient nullement à comparer avec la dépense excessive, les éventualités inconnues et redoutables, les retards infinis d'exécution, les dangers pour la vie et pour la santé de l'homme, en un mot avec les désavantages énormes du percement et de la traversée d'un souterrain de cette étendue.

Cette opinion fut partagée par le Conseil-général du département, par la Chambre de commerce de Marseille et par la Commission d'enquête surtout, dans le rapport de laquelle, rapport si sage, si judicieux, la question est traitée d'une manière supérieure, avec une précision et une lucidité parfaites. Il doit nous être permis de dire que la pensée et le projet de MM. Talabot-Didion nous paraissent à notre tour ce qu'il y a de plus convenable et de plus prudent, et nous avons la conviction que si cette pensée est abandonnée la ville de Marseille ne tardera à en éprouver de vifs regrets.

Toutefois, c'est là une question tout-à-fait étrangère à la direction générale à suivre de Marseille au Rhône : l'autorité supérieure en est juge; le haut conseil des hommes spéciaux aura à prononcer et s'il décide qu'il est mieux de suivre purement et simplement le projet de M. Kermaingant, la Nerthe sera franchie au point marqué dans ce projet.

Mais ce ne saurait être là un motif pour abandonner

la ligne du Rhône et surtout pour ajouter aux inconvéniens déjà si grands d'un premier tunnel de 3600 mètres, ceux d'un second de 3000 et une série d'autres de moindre dimension qui porteraient la somme des percés à près de onze mille mètres.

Il est facultatif à MM. Talabot-Didion, de prendre et de s'approprier ainsi que l'a fait M. de Montricher la partie du tracé-Kermaingant qui est entre l'Estaque et Marseille; le Gouvernement peut le lui prescrire dans tous les cas et pour cela il n'y a qu'un mot à dire.

Tout est donc ou peut être rendu pareil entre les deux systèmes de Marseille à la Nerthe ou même à la vallée de l'Arc, les deux tracés se confondant jusques-là.

C'est à partir de ce point que les lignes de fer mises en présence dans l'enquête actuelle se séparent réellement pour prendre chacune une direction opposée, l'une par *le* littoral du Rhône, l'autre par celui de la *Durance*.

C'est entre ces deux directions qu'il faut choisir; c'est donc elles qu'il faut débattre sérieusement et complètement. Les différences qui les caractérisent se concentrent entre la Nerthe et Avignon, et c'est aussi principalement entre ces deux points que va se concentrer notre discussion.

EXAMEN COMPARATIF DES DEUX TRACÉS.

Population.

L'avenir d'un chemin de fer étant tout entier dans le choix du parcours qu'on lui assigne, l'auteur du tracé par la Durance s'est hâté de préconiser la supériorité de cette ligne (1). Il a dit bien haut qu'elle traversait une contrée riche, des vallées fertiles, *siège de la culture de la Garance*, une population *pressée* et active, dont les produits sont *l'objet d'un grand commerce d'exportation par Marseille*; tandis que le projet par le littoral du Rhône traverse au contraire *des contrées stériles*, *des plaines de cailloux inhabitées*, qu'aucune *culture ne peut améliorer*, *et des marais où*, *d'ici à plusieurs siècles*, *aucune civilisation ne pénétrera*.

Il serait difficile assurément de renfermer en moins de paroles une plus grande somme d'erreurs et de contre-vérités.

Nous mettons à la suite de ce Mémoire une carte sur laquelle tout le monde pourra suivre et comparer les deux tracés.

(1) Voir le Mémoire publié par M. Lançon.

Voici d'abord le relevé des communes et des populations desservies par l'un et par l'autre, et réellement comprises dans sa sphère d'activité :

VALLÉE DU RHONE.

	âmes.
Berre	1928
St.-Chamas	2433
Miramas	497
Istres	3036
Arles	20460
Saintes-Maries	437
St-Gilles	7701
Fourques	2000
Fontvieille	2165
Mas-Blanc	111
St.-Remy	7700
Les Baux	498
Mouriès	1845
Maussanne	1417
Paradou	631
Graveson	1478
Maillanne	1356
Tarascon	10774
Beaucaire	10000
Mézoargues	210
Boulbon	1100
Barbantane	2926
Total	79104

VALLÉE DE LA DURANCE.

	âmes.
Lançon	2015
Lafare	1293
Cornillon	648
Grans	1799
Salon	5793
Pélissanne	2261
Eyguières	2838
Lamanon	422
Aleins	1329
Vernègues	472
Sénas	1691
Orgon	2641
Mollégès	684
Verquières	109
Eygalières	1320
Cavaillon	5000
St.-Andiol	1140
Cabannes	1562
Noves	1877
Chateaurenard	4376
Rognonas	1010
Total	40260

A cela, il faudrait ajouter encore pour le littoral du Rhône, Fos et St-Mitre, qui, liées à Arles par le canal

de Bouc, se ressentiront fortement de l'activité nouvelle qui sera imprimée à ce canal par le chemin de fer.

Quoiqu'il en soit, et même sans les comprendre, on voit que le tracé par la vallée du Rhône intéresse soixante-dix-neuf mille ames, tandis que celui par la vallée de la Durance n'en dessert que quarante mille : c'est deux fois plus d'un côté que de l'autre.

Mais ce n'est pas tout : la population de la Durance est simplement agricole ; celle du Rhône est à-la-fois agricole, industrielle et commerçante. D'une part, on ne voit que de petites localités, de modestes villages, pas une seule ville de six mille ames ; partout un peuple de cultivateurs, un peuple sédentaire, disséminé dans les champs, absorbé tout entier par les travaux de la terre. De l'autre, on rencontre des agglomérations considérables, une ville de sept mille habitans, une de vingt mille, deux autres de dix mille chacunes et qui, n'étant séparées que par un pont, forment ensemble un second centre de vingt mille habitans. De l'autre encore un port de mer, le véritable port du Rhône, Arles, centre et entrepôt d'un grand commerce, Arles, point de jonction de la navigation fluviale et de la navigation maritime, un port servant d'intermédiaire à un mouvement de marchandises de *quatre cent mille tonnes* par année, le sixième port du royaume, fesant à lui seul, ainsi que Rouen et Nantes, la vingt-cinquième partie de tout le cabotage français; de l'autre encore, Beaucaire, premier relai de la grande ligne de l'Ouest,

point naturel de jonction de cette ligne avec celle du Nord au Sud : Beaucaire, siège d'une foire célèbre qui attire chaque année une affluence immense et réunit dans son sein tous les produits industriels de l'Europe ; St-Gilles, si connue par ses riches produits en vins et en esprits ; Saint-Chamas où, entr'autres usines puissantes, est établie une fabrique de poudre appartenant à l'État ; Istres enfin, où se trouvent deux fabriques de produits chimiques qui sont les plus considérables du royaume, et où se construit en ce moment, sur la plus vaste échelle, une fabrique d'huile pour les plantes oléagineuses, qui sera tout ensemble un blutoir et une fonderie.

Nous le demandons, quelle parité peut-on raisonnablement établir entre ces deux directions pour l'avenir du chemin de fer ? De quelle utilité pourra-t-il être pour d'honnêtes paysans qui se déplacent peu, et à quoi lui seront-ils bons à leur tour ? Qui ne sait l'immense différence qui existe, pour l'accroissement de circulation et pour les produits d'une voie de fer, entre des villages et des cités populeuses. Les trois villes d'Arles, Tarascon et Beaucaire, lui fourniront à elles seules dix fois plus d'occupation, dix fois plus d'aliment que toutes les petites populations réunies de la vallée de la Durance. On n'estime pas à moins de 100,000 le nombre de voyageurs qui se meuvent entre ces trois villes dans le cours d'une année ; et on peut avancer hardiment que ce nombre serait sextuplé par le chemin de fer.

CONTRÉES DESSERVIES.

Quant au sol, nous demanderons si une contrée dont le sol est de la constitution la plus riche; si les belles plaines d'alluvions qui s'étendent sur les bords du Rhône, dans la Camargues, à Arles, à Tarascon, à Beaucaire, à Fourques, à Saint-Gilles, et qui sont toutes formées des dépôts du fleuve; si une contrée qui élève plus de 400 mille bêtes à laine, qui récolte plus de 200 mille hectolitres de froment de première qualité, une immense quantité de fourrages et au-delà de 2000 hectolitres de l'huile la plus renommée; où la culture de la Sarance s'étend d'une manière prodigieuse et où on en recueille déjà plus de cent mille quintaux métriques par an; si une contrée où trois mille hectares de terrain vierge, de terrain de nature supérieure viennent récemment encore d'être rendus à la culture; si une contrée que fécondent de plus en plus de vastes entreprises d'irrigation et de desséchement, une contrée où se développent d'immenses progrès, une contrée où on a déjà tant fait et où il reste tant encore à faire; nous demanderons si une contrée pareille peut être réputée inférieure aux vallées de la Durance et de la Touloubre, et au sein de qui, des unes ou de l'autre, le chemin de fer a à attendre le plus bel avenir?

Pour ce qui est des *marais impraticables* que traverse le chemin par la vallée du Rhône, il y a une réponse

-ler simple : c'est que ce chemin ne rencontre pas, dans son parcours de Marseille à Avignon, un seul mètre carré de marais. Nous n'aurions pas cru en effet être obligés d'apprendre à nos adversaires que, depuis nombre d'années, les marais de la rive gauche du Rhône sont desséchés de la manière la plus complète et transformés aujourd'hui en terres arables qui se couvrent des plus belles moissons que l'on puisse voir.

Quant aux solitudes *condamnées à une stérilité éternelle* reprochées au projet-Talabot, nous n'aurions pas cru non plus être obligés d'apprendre à ceux qui parlent ainsi, que *la Crau*, à laquelle ils font allusion, est défrichée comme un jardin et couverte des cultures les plus fraîches, les plus riches, les plus variées, les plus florissantes aux deux extrémités de la ligne que doit suivre le chemin de fer, tant du côté d'Arles que du côté de St.-Chamas et d'Entressens; que sur les trois quarts de sa longueur, elle n'offre aux regards que prairies magnifiques, vignobles, vergers d'oliviers, champs de céréales, luzernes, sainfoins, *etc.*; et que la partie intermédiaire encore inculte, n'attend, pour ressembler à tout le reste, que la main de l'homme, étant de la même nature, une fraction du même tout; et qu'en attendant elle se compose de pâturages fournis d'une herbe succulente éminemment propre à la nourriture du menu bétail.

La carte ci-jointe expose à tous les yeux l'état actuel de cette portion de la contrée et on y verra les nombreuses

ramifications des canaux d'arrosage qui y portent partout la vie et la fécondité. Ce sera le cas de jetter aussi en passant un coup-d'œil sur le parcours du chemin adverse. Vraiment le tracé-Montricher a bonne grâce à faire le fier et à reprocher au tracé-Talabot de traverser des solitudes, lui qui grimpe à chaque pas sur des montagnes, sur des roches nues, lui qui se jette depuis la rivière de l'Arc jusqu'au-delà de Lamanon sur des côtes arides, impropres à toute culture, au sein d'escarpemens abrupts à peine praticables pour les chèvres, et visités tout au plus par l'oiseau de proie et par les bêtes sauvages. Voilà, à la bonne heure, ce qu'on peut appeler avec vérité *des déserts condamnés à une stérilité éternelle.* Mais dire cela de la Plaine-Crau, de pacages naturels couverts la majeure partie de l'année d'immenses troupeaux de mérinos, d'un pays plein d'avenir, d'un sol que sillonnent les plus beaux canaux d'arrosage et à qui il ne faut que des bras pour devenir un jour semblable à tout ce qu'on connaît de plus riche, de mieux cultivé! Quelle pitié!

Et c'est pourtant à l'aide de cette ignorance vraie ou feinte, qu'on essaye d'égarer l'opinion publique et qu'on espère tromper même le Gouvernement! et on imprime cela dans les journaux de Paris et de province! et on parle d'un pays assis aux bords du plus beau Fleuve de France, d'un pays aux portes d'Avignon et de Marseille, comme on ferait d'une île déserte, d'une terre inconnue, réléguée par delà les mers, à six mille lieues

à l'Europe, dans quelque recoin ignoré de la Tartarie Chinoise ou de la Nouvelle Zélande !

Mais on aura beau débiter avec emphase toutes ces fables ridicules ; on aura beau travestir la vérité, beau accumuler des chiffres menteurs, affubler burlesquement du nom de *ville* d'humbles petits villages (1), grouper autour du tracé de sa prédilection, pour les y faire paraître intéressées, de faibles et pauvres populations qui en sont séparées par des montagnes et par des rivières et qui n'ont pas même de chemin pour y parvenir ; on aura beau solliciter des adhésions de commande, des votes favorables accordés par la complaisance et arrachés par l'importunité, on ne fera illusion à personne ; un simple coup-d'œil sur la carte suffira pour faire évanouir toute cette fantasmagorie intéressée : et les aveugles volontaires seuls persisteront à ne pas voir ce qui est clair comme la lumière du soleil que, sous le rapport politique et économique, il n'y a pas à balancer entre la vallée du Rhône et celle de la Durance.

PENTES.

—

Quel est celui des deux tracés qui offre les pentes les plus avantageuses ? Sur lequel on peut espérer, avec le

(1) Tout le monde a vu à cet étalage de délibérations des conseils municipaux des *villes* de [illegible], et autres de cette force, que la ville d'Avignon enrégimente sous les drapeaux du tracé-Montricher. Outre le défaut d'intérêt visible, il suffit de dire que les lignes à suivre son

plus de raison, d'obtenir le parcours le plus rapide, mettant à profit, sans obstacle et sans dangers, toute la vitesse d'impulsion dont sont douées maintenant les locomotives, et toute celle qu'elles peuvent acquérir dans la suite par le perfectionnement de ces machines merveilleuses ?

Est-ce celui qui, depuis la vallée de l'Arc jusques à Avignon, dans les trois quarts de sa longueur, se déroule sur un plan presque horizontal, où les pentes sont nulles ou insensibles, et qui, jetté à travers la Crau et sur les plaines unies du littoral du Rhône, présente des lignes droites de dix et jusques à trente kilomètres, et offre sans contredit une des plus belles et des plus économiques voies de fer qui ait et qui puisse être exécutée dans aucun pays du monde ?

Où est-ce celui qui, partant de 20 mètres au-dessus du niveau de la mer à Avignon, monte en plan incliné et par une pente continue de 50 kilomètres de longueur sans interruption, jusques à la cote de 100 mètres à Lamanon, et qui présente ensuite des contrepentes semblables, quoique moins longues, pour atteindre la rivière de l'Arc ?

ndifférentes à toutes ces communes des Basses-Alpes ou de Vaucluse, qui ne peuvent y arriver que par des points communs aux deux directions, Aix ou Avignon. Il n'y a pas jusqu'à nous ne savons quelle adhésion du tribunal de commerce de Toulon, dont on ait fait trophée Toulon! dont tous les rapports sont avec le port d'Arles qui approvisionne son arsenal!

Tout le monde peut répondre à cette question (1).

FACILITÉ ET PROMPTITUDE D'EXÉCUTION.

—

Quel est, demanderons-nous encore, le tracé dont l'exécution présente le plus de facilité et promet le plus de célérité dans l'exécution ?

Est-ce celui qui cheminant en plaine sur les trois quarts de sa longueur, se développe à superficie de terrain, n'exige ni tranchées, ni terrassemens, n'a besoin que d'un petit nombre d'ouvrages d'art fort simples, ne rencontre aucun obstacle sérieux et dont il est aussi facile que sûr de préciser dès aujourd'hui et les frais et le tems d'exécution ?

Ou est-ce celui qui se lançant à travers une région hérissée de difficultés, marchant d'un bout à l'autre en tranchées ou en remblais de la plus grande hauteur, présentant plus de dix mille mètres de percés et deux souterrains dont un de 3000 mètres et l'autre de 4000 mètres, s'attaque à des obstacles d'une nature inconnue, se joue avec des

(1) En supposant la chaîne de l'Estaque franchie à la même hauteur dans les deux projets, la pente moyenne est :

D'Avignon à la Nerthe :

De 1 millim. 40	Pour le tracé-Talabot;
De 1 millim. 60	Pour le tracé-Montricher.

De la Nerthe à Marseille :

De 5 millim.	Pour le tracé-Talabot;
De 5 millim.	Pour le tracé-Montricher.

éventualités formidables et dont il est impossible de prévoir même approximativement et la dépense et la durée ?

M. de Montricher, il est vrai, déclare qu'on doit être sans crainte, qu'on peut hardiment se fier à lui et qu'il aura exécuté tout cela en *moins de cinq ans !*

Le célèbre ingénieur Français Brunel a mis 7 ans à creuser le souterrain de Box, qui n'a que 2800 mètres, sur le chemin de Bristol à Londres; et Stephenson en a employé six et demi à ouvrir la percée de Kilsby, sur le chemin de Londres à Birmingham. Ils avaient pour les aider en cela, l'un et l'autre, un matériel énorme dans les mains, un déploiement de forces immense, en un mot toute la puissance et toute la supériorité de moyens dont dispose l'industrie anglaise.

Consultons-nous et demandons-nous de bonne foi si, avec la maigreur, avec l'infériorité connue de nos ressources, quelque talent d'ailleurs qu'on veuille supposer à M. de Montricher, il serait raisonnable de penser qu'il put employer moins de dix ans à exécuter des souterrains de trois et de quatre mille mètres ? et s'il n'est pas infiniment plus probable qu'il serait arrêté douze à quinze ans devant eux ?

Et cependant la chose presse ! et cependant les chemins de fer de Gênes et de Trieste s'exécutent ! et cependant Marseille tremble que le transit lui échappe ! et cependant elle voudrait un chemin qui fut terminé, s'il était possible, dans un jour et une nuit ! et voilà qu'elle vote pour un tracé qui va exiger au moins dix ans

de travail, tandis qu'elle repousse celui qui pourrait être conduit dans dix-huit mois d'Avignon à la Nerthe, à quelques pas de ses portes !!!

Il faut avouer que les hommes ont parfois une sorte d'horreur du bon sens fort singulière.

COMMODITÉ ET SURETÉ DU PARCOURS.

—

N'est-il pas à-propos de parler un peu à cette occasion des agrémens, de la commodité et de la sûreté du parcours sur l'une et sur l'autre ligne ?

Sur le chemin du Rhône, sauf le percé de 1400 mètres dans la montagne de la Nerthe, on se trouve partout à ciel-ouvert, on a devant soi les plus beaux horizons, les aspects les plus variés, les plus gracieux; on se promène à travers de fraîches cultures, au milieu d'une végétation luxuriante, sur les bords d'un des plus beaux fleuves d'Europe.

De l'autre, au contraire, considérez sur le profil du tracé-Montricher, ce hideux parcours où, durant près de cinquante kilomètres consécutifs et presque sans interruption, le voyageur, au lieu d'avoir à contempler les sites pittoresques qui défilent devant ses yeux dans un pays découvert, ne sortira des tranchées profondes où ses regards seront emprisonnés entre deux murs verticaux de trente à quarante pieds de hauteur, que pour se plonger des lieues entières dans des galeries ténébreuses

que pour rouler dans la nuit à plus de cent mètres sous terre.

Ce n'est pas tout : les longs souterrains ont des inconvéniens qui les font appréhender avec la plus juste raison. D'abord ils présentent des dangers pour la marche des convois ; le conducteur de la locomotive ne peut pas vérifier son chemin dans l'obscurité ; de là obligation d'abord de ralentir la course; de-là aussi cette foule d'accidens qui causent la mort de tant de voyageurs ; on n'estime pas à moins de 300 le nombre des personnes qui ont déjà perdu la vie dans les souterrains du chemin de St.-Étienne à Lyon.

Inutilement avait-on cru parer à cet inconvénient majeur avec un éclairage au gaz ou autre ; la fumée demeure dans les galeries ; et, en troublant la transparence de l'air, elle intercepte la vue des objets.

En second lieu, l'extrême fraîcheur des souterrains est un péril pour la santé. Beaucoup de personnes ont pu éprouver le froid presque glacial dont on est saisi dans la traversée du percé de Ners sur le chemin de Nîmes à Alais, percé qui n'a pourtant que 400 mètres. En Angleterre, dans un pays froid, on a remarqué et on se plaint vivement de la fraîcheur dangereuse des souterrains. Que sera-ce dans nos climats et durant la belle saison, lorsqu'il faudra passer tout-à-coup, de 24 à 27 degrés de chaleur extérieure, à la température des puits, à une température de 9 à 10 degrés seulement, et y demeurer plongé durant trois ou quatre mille mè-

tres. Cette transition subite est sans contredit fort à redouter.

Et qu'on ne croie pas que ce soit là un mince inconvénient. C'est chose de plus grande considération qu'on ne pense pour la prospérité d'un chemin de fer. On a l'expérience en Angleterre que les chemins qui présentent les plus longs souterrains, sont les moins fréquentés. La peur des accidens, les dangers pour la santé sont autant de causes de répugnance qui retiennent et détournent une foule de voyageurs.

DANGER DES INONDATIONS.

—

Vient maintenant le danger des inondations, et là du moins le tracé-Montricher est sûr de ses avantages. Écoutez plutôt comme il parle (*pag.* 24 *du Mémoire* LANÇON) : « Que les partisans du tracé par la vallée du » *Rhône* nous permettent de leur adresser une simple » *question* : la réponse sera un arrêt.

« Si le chemin de fer eut existé l'année dernière, » s'il existait cette année, où serait-il aujourd'hui? Il » faut le dire ; il serait sous l'eau ».

Nous vous répondons hautement à la face du pays, que cela est complètement faux, et que si le chemin de fer passant par Arles eut existé, le service de ce chemin de Marseille au Rhône n'eut pas été interrompu une *seule* minute, pas plus l'année dernière que celle-ci.

Nous vous répondons que si le chemin de fer eut existé, arrivé en face de la ville d'Arles après avoir traversé le plateau de la Crau qui est en dessus de toute submersion possible, il eut franchi, sur un viaduc à arches larges de 6 mètres de hauteur moyenne au plus, la petite vallée de douze cent mètres qui sépare la Crau de la colline sur laquelle Arles est bâtie, et au fond de laquelle roulent les eaux d'inondation, en demeurant bien au-dessus de ces eaux et sans avoir à en redouter la moindre atteinte. Vous pouvez suivre cela sur le plan ci-joint où la zone des inondations est marquée.

Nous vous répondons encore que, d'Arles à Tarascon, le chemin de fer n'eut pas été davantage détruit par la catastrophe dont vous parlez : car il eut été emplacé dans les *ségonaux* qui sont des terrains hors de la zone des inondations, des terrains fermes, placés sur les bords du fleuve, entre ces bords et la chaussée de défense qui couvre le reste du territoire, des terrains ayant mille mètres de largeur moyenne, élevés de 3 mètres 50 cent. au-dessus de l'étiage, que les eaux du Rhône surmontent dans les grandes crues, il est vrai, mais où ces mêmes eaux ne courent jamais, paraissent même tout-à-fait mortes et viennent s'accouder paisiblement contre la faible et basse chaussée dont nous venons de parler.

Nous vous dirons qu'elles y sont si peu offensives, si faciles à contenir que, lorsqu'il leur arrive de s'élever assez pour atteindre le couronnement de la digue,

il suffit d'un petit bourrelet fait à la hâte avec quelques pelletées de terre pour les arrêter, et qu'enfin cette submersion passagère des Ségonaux dure une ou deux fois vingt-quatre heures. Nous vous répondons que le Rhône s'étant élevé en 1840 à 8 m. 5 c. au-dessus de l'étiage, il eut suffi que le chemin de fer eut été établi sur une levée de 2 m. 50 c. pour que la voie fut demeurée de un mètre au-dessus de la plus forte crue connue, et qui se fut bornée d'ailleurs à baigner le pied de la levée pendant un jour et une nuit.

Ce sont là des faits certains, des faits qui ne peuvent être ignorés de la haute administration, puisqu'ils sont connus du dernier de nos paysans qui en a été témoin cent et cent fois. Nous adjurons au surplus la commission d'enquête de demander à M. l'Ingénieur en chef directeur du département, si tout ce que nous venons de dire n'est pas de la plus exacte vérité.

Mais le défenseur officieux du tracé-Montricher nous permettra de lui adresser à notre tour la même question *qu'il nous* lançait tout-à-l'heure avec tant d'assurance, et nous le prierons de nous dire ce que serait devenu son chemin direct de Marseille à Avignon, s'il eut existé l'an dernier.

Croit-il que nous ayons oublié, parce qu'il feint lui-même de ne plus le savoir, les scènes dont la ville d'Avignon fut le théâtre en 1840 et qui ont retenti dans la France entière? Pour les lui remettre en mémoire et pour faire connaître la vérité à ceux qui pourraient l'i-

gnorer, nous mettons sous ses yeux et nous annexons à ce Mémoire, le plan que fit lithographier la ville d'Avignon elle-même à cette époque désastreuse, afin de donner une idée exacte de sa situation. Qu'on le regarde, et qu'on voie comment la ville d'Avignon toute entière avec son territoire, ne fesaient qu'un avec le fleuve dont les eaux avaient tout envahi, excepté le seul point qu'on appelle le *Rocher-des-Dons*. A-t-on jamais entendu dire rien de semblable de la ville d'Arles?

Eh bien ! que M. de Montricher nous dise maintenant ce que serait devenu son chemin, et ce que serait devenue surtout la communication de Marseille avec le Rhône, si elle n'eut été établie qu'à Avignon ?

Il y a plus, et le Rhône n'est pas le seul danger qui menace le tracé appelé *direct*. Ce tracé s'adosse depuis Orgon jusqu'à Rognonas, sur vingt-cinq mille mètres de longueur, à la Durance, c'est-à-dire, à une rivière torrentielle, à une rivière furibonde dont les gonflemens soudains, dont les colères redoutables rongent les rives et déplacent le lit à chaque instant. La levée qui porterait la voie de fer serait donc mise continuellement en péril par cette voisine turbulente, et il faudrait un entretien très-dispendieux pour la garantir contre ses attaques incessantes.

Au sujet de ce danger des inondations et du moyen de les prévenir, un honorable membre du conseil municipal de Marseille (M. Lagarde), s'écriait en décembre dernier :

« Vous établirez, dites-vous, des digues plus solides;
» mais, vous êtes-vous entendus avec les fleuves, vous
» êtes-vous mis d'accord avec les élémens? Qui vous
» garantit que des crues au-dessus de toute prévision ne
» viendront pas rendre un jour vos efforts impuissans;
» et dites alors où serait votre chemin de fer? »

Eh bien! c'est précisément pour cela, lui répondrons-nous, c'est pour cela qu'il faut conduire d'abord le chemin à Arles. Dans la supposition où vous vous placez, si vos alarmes sont sérieuses, si vos craintes sont fondées (et à la rigueur, personne ne saurait affirmer qu'elles ne le soient pas), vous serez sûrs du moins que cette partie de chemin demeurera, quoiqu'il arrive, à l'abri de toute atteinte, et que la jonction de Marseille au Rhône, ne sera jamais interrompue : ajoutez qu'elle aura lieu par la ligne la plus directe et la plus courte.

ABRÉVIATION DES DISTANCES.

—

Et maintenant que voilà le tracé-Montricher dépouillé sans retour de la majeure partie des avantages dont il se targuait si fièrement, des avantages qu'il déclarait lui *appartenir tous sans exception et n'appartenir qu'à lui seul* (*pag. 7 du Mém.* LANÇON), sa supériorité prétendue, sa supériorité tant vantée où est-elle? à quoi se réduit-elle? à un raccourci de quelques kilomètres.

Aussi *bien, c'est* à l'examen de ce point que se réduit

désormais tout le débat; c'est sur cela, en effet, et sur cela seul qu'a été fondée l'espèce de préférence provisoire exprimée en faveur du projet-Montricher, à la majorité, dit-on, d'une voix, par le conseil des Ponts-et-Chaussées; c'est cette considération qui a paru la plus militante pour le tracé appelé *direct*, à cause de la grande économie qu'elle apporterait dans le tems et dans les frais (1).

C'est cette considération dont l'enquête ouverte en ce moment est surtout destinée à déterminer la valeur. C'est donc à elle que nous allons nous attacher, et on verra clairement que ce prétendu avantage n'est qu'un leurre comme tout le reste.

Avant tout fixons bien le chiffre du raccourcissement allégué.

M. de Montricher l'a porté à 28 kilomètres : nous ne chicanerons pas cet ingénieur sur le métré de sa ligne principale d'Avignon à Marseille, et nous la pren-

1 « L'intérêt du transit, a-t-on dit, domine toute la question ».

Le transit est sans doute chose fort intéressante; mais d'abord il ne faut pas s'exagérer son importance, et puis il ne serait ni juste ni sage de sacrifier tous les autres intérêts à celui-là. — Les publications officielles de l'administration des douanes donnent la mesure exacte du transit dont on parle. — Il en résulte positivement que la masse des marchandises qui ont traversé la France pour se rendre de la Méditerranée en Suisse ou en Allemagne était en 1832, il y a dix ans, de 50 mille quintaux métriques (5 mille tonnes) dont 40 mille ont pris la voie du Rhône et passé par Arles, et 10 mille ont pris la voie de terre; et qu'en 1840 ce même transit a été de 62 mille quintaux métriques (6,200 tonnes) dont 60 mille ont passé par Arles et 2 mille seulement ont été donnés au roulage. Qu'est-ce que 6 mille tonnes auprès de 400 mille qui empruntent annuellement le port d'Arles? Au surplus, le tracé par la vallée du Rhône est incomparablement supérieur pour le transit lui-même, au tracé par la Durance; car Arles est le huitième en rang parmi les ports de France qui reçoivent des marchandises en transit, et d'Arles à Lyon il y a 80 kilomètres à gagner sur le chemin de fer.

drons pour 97 kilomètres, comme il la donne, encore qu'on soutienne que cela n'est pas exact. Mais en comparant la longueur de sa ligne à celle du tracé-Talabot-Didion, M. de Montricher a compté à ce dernier six kilomètres de trop.

L'abréviation n'est donc en réalité que de 22 kilomètres et le Conseil des Ponts-et-Chaussées l'a même réduit à 20, comme on le voit dans l'exposé de M. le Ministre des travaux publics.

Observons de plus que ces 20 kilomètres peuvent se réduire encore de moitié, si le Gouvernement le désire. Il suffit pour cela de serrer d'un peu plus près la ville et l'étang de Berre, après avoir franchi l'Estaque dans le tracé-Talabot; et par ce changement il y a dix kilomètres à économiser. Admettons néanmoins l'hypothèse des 20 kilomètres.

D'un autre côté si, par le tracé-Montricher, la distance de Marseille à Avignon est moindre de 20 kilomètres, par contre celle de Marseille à Beaucaire est plus longue *de 8, et* non égale comme il l'avance. Celle de Beaucaire à Avignon est pareillement allongée de 4 kilomètres : enfin, le trajet de Marseille au Rhône est augmenté de 10 kilomètres et même de 20 avec la modification que nous venons d'indiquer, puisque le chemin va atteindre le fleuve à Avignon au lieu de le joindre au port d'Arles. Voilà autant de faits qui ne peuvent être niés et dont nous aurons à tenir compte à notre tour.

Commençons par le raccourcissement des vingt

kilomètres dans le trajet de Marseille à Avignon.

L'avantage de cette disposition est d'économise vingt distances : *économie de tems,* dit-on, *et économie d frais*. Voyons le tems :

ÉCONOMIE DE TEMS.

—

Personne ne contestera que sur un terrain uni, et à peu près horizontal, avec la même machine et le même chargement, on parcourrait 40 kilomèt. en 40 minutes ; pendant que, sur un terrain accidenté avec pentes et contre-pentes, fussent-elles réduites à trois millimètres ou même à deux millimètres et demi, on mettrait au moins 50 ou 60 minutes à franchir le même espace. Personne ne contestera non plus, que dans le premier cas, des locomotives pourront toujours se mouvoir non-seulement avec toute la vitesse que comporte l'avancement actuel de l'art, mais encore avec toutes celles qu'elles peuvent acquérir dans la suite par l'amélioration des procédés et par les perfectionnemens de la science ; tandis que, dans le second cas, on ne saurait se promettre un égal avantage.

Eh bien ! ces deux positions sont précisément les positions respectives des tracés Talabot et Montricher. Entre Avignon et l'Arc le premier se développe en plaine avec des pentes nulles ou insensibles, avec des alignemens de 20 à 30 kilomètres jetés à travers la Crau

et sur les terrains unis des bords du Rhône : pendant que le second, partant de 20 mètres au-dessus du niveau de la Mer à Avignon, remonte jusqu'à la cote de 100 mètres pour atteindre le col de Lamanon s'abaisse ensuite à la cote de 76 mètres pour se relever encore à 83 et redescendre de nouveau à 71 après avoir franchi des souterrains dont un seul a trois mille mètres d'étendue.

A forces égales on ne peut pas évaluer à moins de vingt minutes le ralentissement obligé sur cette seconde ligne comparativement à la première ; déjà par cela seul il est certain qu'entre les deux la différence de vitesse compensera la différence de longueur, et que le parcours entier sur l'une et sur l'autre s'effectuera dans le même espace de tems.

Mais la nécessité de desservir l'embranchement qui, dans le tracé-Montricher, se détache ed la ligne principale à Rognonas, pour descendre sur Beaucaire, entraîne *celle* d'une station au point de rencontre des deux *lignes*, *station* où les trains de montée et de descente, obligés de s'attendre, se retarderont les uns les autres, ce qui occasionera forcément une perte de tems au désavantage de ce tracé.

C'est donc être bien modéré que de faire sous ce rapport les choses égales entre la ligne du Rhône et celle de la Durance, pour le trajet de Marseille à Avignon.

Mais si on accorde que les choses soient égales pour la *ligne* du Nord au Sud, il n'en saurait être ainsi à beau-

coup près pour la ligne de l'Est à l'Ouest, pour le tra
entre Marseille et Beaucaire, comme pour celui en
Beaucaire et Avignon.

Là il y a 8 et 4 kilomètres de plus d'un côté que l'autre; et comme la ligne de la plus grande lo gueur se trouve être aussi celle de la moindre vitess celle des plus fortes pentes, des plus grands souterrai celle de la station intermédiaire, tout est perte et aucun compensation n'est possible.

Si l'on considère maintenant que cette ligne de l'Est l'Ouest sera toujours et de beaucoup la plus fréquent par les voyageurs, soit à cause de la plus forte populati et de la plus grande proximité des villes qui auront à s'e servir, soit à cause de la facilité de se mouvoir que leu donnent dès-à-présent les lignes de fer déjà existant dans cette partie du Languedoc, soit enfin à cause de l moindre longueur des courses à faire, ce qui permet d les multiplier davantage; si on veut bien se rappeler en suite que la foire de Beaucaire attire sur ce point une popu lation étrangère de plus de cent mille ames et une mass de marchandises qui absorbe tous les moyens de transpor pendant les trois mois les plus longs de l'année; si on ré fléchit enfin aux chances, aux mouvemens, aux embarras aux retards de la rencontre obligée à la croisière de l'em branchement et à l'encombrement inévitable de trains de voyageurs et de marchandises qui vont s'accumuler su ce point, on demeurera forcé de convenir que, sous l rapport de la facilité et de la célérité du parcours, tou

est au désavantage du tracé par la vallée de la Durance.

Voilà pour l'économie du tems.

Venons à présent à l'économie des frais.

ÉCONOMIE DE FRAIS.

Sur un chemin de fer le tarif des frais de transport se mesure nécessairement sur le montant de frais d'entretien, sur celui des frais d'exploitation, sur les produits présumés, et par-dessus tout, sur le coût du chemin. C'est en effet et principalement la dépense totale de l'entreprise qui doit servir de base au tarif ; et le taux des frais de transports est forcément proportionné à la masse du capital engagé.

Nous avons donc avant tout à considérer le montant des frais de construction de chemin.

Mais ici, *nous* devons le dire, nous éprouvons un étrange embarras. Le projet de M. de Montricher élève *les dépenses* du tracé à 53 millions : nous avons vainement cherché les preuves justificatives de la sincérité du chiffre de ces dépenses. On ne trouve au dossier de l'enquête qu'une carte du département sur laquelle est tracée la direction générale du chemin ; un profil en long sans échelle déterminée pour les hauteurs, avec les cotes des pentes seulement et celles de l'élévation du chemin au-dessus de la mer ; enfin un mémoire explicatif très-succint, suivi d'un sommaire des dépenses,

avec des évaluations en bloc pour chaque nature d'ouvrage; mais d'ailleurs, ni plans de nivellement, ni devis estimatifs, ni détails justificatifs quelconques.

Le projet tout entier n'est qu'une simple ébauche, une ébauche informe, faite pour ainsi dire en courant. La précipitation y a été telle que l'auteur a omis même de porter et de compter dans son estimation soi-disant *raisonnée* de la dépense, un viaduc en maçonnerie de cinq cents mètres de longueur et de quatorze mètres de hauteur destiné à franchir la rivière de la Touloubre.

On ne peut pas traiter plus lestement une affaire plus sérieuse.

Cependant la vérification du coût de l'entreprise est un des élémens les plus essentiels de l'enquête : comment sans cela se rendre compte du chiffre des dépenses ? Comment apprécier l'économie d'un projet comparé aux projets rivaux ? Comment évaluer enfin le taux présumé des frais de transport ?

L'absence de ces documens capitaux suffirait déjà à elle seule pour faire repousser le projet - Montricher. Elle est d'autant moins concevable, d'autant moins excusable que ce projet se proclame hardiment comme étant celui *de la moindre dépense*, et que dès-lors surtout par cette raison, les preuves de cette moindre dépense auraient dû être administrées d'une manière plus complète, avec plus de luxe, plus de surabondance encore, s'il était possible, que dans tout autre projet. Il y a là violation il nous semble, des ordonnances et règlemens pour

l'exécution des lois sur les travaux d'utilité publique.

Quand il a été prescrit aux auteurs des projets de fournir les pièces justificatives à l'enquête, on n'a pas entendu créer une vaine formalité ; on a entendu exiger d'eux des documens positifs et complets ; on a voulu notamment prévenir par-là le scandale de ces devis honteux dont les évaluations frauduleuses sont ensuite triplées ou quadruplées dans l'exécution.

Essayons toutefois de suppléer à ce que M. de Montricher n'a pas voulu nous dire.

Et d'abord, une réflexion toute simple se présente : elle a dû frapper tout le monde, les hommes même les moins familiers avec ces sortes de matières, car la chose est du ressort des yeux. Considérez attentivement en effet le profil du tracé-Montricher : suivez-le sur le plan lithographié que nous avons annexé à ce Mémoire et où nous l'avons mis en regard avec le profil du tracé-Talabot : vous voyez que d'un bout à l'autre, il chemine encaissé dans des tranchées profondes, ou en relief sur d'énormes remblais, ou caché dans des souterrains dont un a trois mille et un autre jusqu'à quatre mille mètres d'étendue.

Après cela vous vous direz sans doute : comment ! un tracé dont la ligne principale a 97 mille mètres de longueur, à quoi il faut ajouter deux embranchemens, l'un sur Aix de 18 mille mètres, l'autre sur Beaucaire de 21 mille, un tracé qui a ainsi en tout 136 kilomètres d'étendue; un tracé qui contient plus de 22 kilomètres de

tranchées de quinze à vingt mètres de profondeur ouvertes dans la roche vive, dans le calcaire compacte ou dans le calcaire argileux et plus de 30 kilomètres de levées ou terrassemens de quatorze à quinze mètres de hauteur; un tracé qui compte 10,500 mètres de percés de la plus dispendieuse exécution, en outre et en sus d'une multitude d'autres ouvrages d'art; un tracé pareil ne coûterait pas davantage, que dis-je, coûterait beaucoup moins, au dire de son auteur, qu'un tracé rival qui n'a que 119 kilomètres, qui, sur les deux tiers au moins de son parcours, se développe à fleur de terrain, sans tranchées ni remblais, et qui n'a que 3200 mètres de souterrains dont le plus long ne dépasse pas 1400 mètres !!! Ah ! en vérité, il faut que M. l'ingénieur de Montricher ait bien compté sur notre bonhomie, sur notre crédulité pour se persuader que nous admettrions sur parole une supposition aussi incroyable !

Ici il y a évidemment un système arrêté de déguisement et d'atténuation des dépenses, système qui se trahit à chaque pas, avec une maladresse ou avec une audace surprenante. En voici tout à-la-fois un premier exemple et une preuve sans réplique : tout le monde sait, tout le monde a pu voir du moins lors de l'enquête sur le tracé-Talabot, que l'embranchement sur Aix était évalué par son auteur lui-même à la somme de 5 millions. Eh bien! cet embranchement ne figure dans le projet-Montricher que pour 3 millions! ce sont les deux cinquièmes supprimés d'une volée.

Vous demandez pourquoi ? Ah ! c'est qu'en présentant au Public un simulâcre du tracé, il fallait pouvoir lui dire : — « Bonnes gens, oyez et voyez : nous vous apportons » un projet superbe, un projet comme on n'en a point vu, » un projet devant lequel tous les autres sont comme s'ils » n'étaient pas.

» Nous allons vous conduire de Marseille à Avignon en » ligne droite, à vol d'oiseau; nous vous ferons gagner 28 » kilomètres pour joindre le Rhône, et nous vous le ferons » atteindre 20 kilomètres plus haut que tous les autres » projets : quelle économie de tems et de frais !! Nous » vous ménagerons les pentes les plus douces, nous tran- » cherons les montagnes, nous vous donnerons un em- » branchement sur Aix, un autre sur Beaucaire ; et tout » cela nous le ferons pour le même argent, tout au plus, » que d'autres mettraient à vous conduire à Tarascon » seulement; et tout cela nous l'exécuterons et vous en » jouirez en moins de cinq ans !! »

Les hommes aiment le merveilleux, ils accueillent *volontiers*, ils croient facilement ce qu'ils désirent, ce qui flatte leurs passions ou leurs intérêts : la manœuvre était donc habile, la proposition séduisante ! Il s'agit de savoir si elle était sérieuse : c'est ce que nous avons entrepris d'examiner.

S'il ne nous est pas donné d'atteindre à une évaluation complète, puisqu'on nous dérobe les élémens du calcul, nous releverons du moins quelques-unes des omissions volontaires du projet-Montricher.

En premier lieu dans les 53 millions du projet-Talabot-Didion sont compris 5 millions pour les abords de Marseille, et le projet-Montricher ne comprend rien pour cet objet qui, vu la manière dont il se place, ne peut manquer d'exiger une énorme dépense. Il faut donc ou les retrancher du premier ou les ajouter au second. Ce dernier parti est le plus simple, ci. 5,000,000

M. de Montricher n'a porté que 2 millions pour le pont sur le Rhône en amont de Beaucaire. Cette estimation n'est point motivée : sur quoi repose-t-elle ? Sur l'expérience du régime du Fleuve ? l'auteur ne l'a point. Sur des études spéciales et approfondies ? Il n'a eu ni le tems ni peut-être même la volonté de les faire. C'est donc une évaluation en l'air, un chiffre posé au hasard, uniquement parce qu'il fallait poser un chiffre.

Or, les personnes qui connaissent le mieux les graves difficultés de la position, estiment qu'un pont dans cet endroit ne coûtera pas moins de 5 millions. Il y a une quinzaine d'années M. l'Ingénieur en chef du Gard avait fait un devis qui s'élevait à 3 millions.

MM. Talabot et Didion ont porté cette dépense à 3,500,000 fr. Nous ne saurions faire moins que de la compter pour la même somme dans le projet-Montricher: c'est donc 1,500,000 francs à ajouter, ci... 1,500,000 f.

M. de Montricher évalue à 1,000 fr. le mètre courant les souterrains de la Nerthe, de St-Louis, de St.-Lazare et de la vieille ville, et à 800 fr. seulement celui de Lançon et tous les autres.

Pour expliquer ces estimations et encore pour calmer les craintes et écarter la supposition de tout obstacle grave dans le percement de cette longue série de souterrains, on nous parle, d'une manière vague, de données prises dans l'examen extérieur des montagnes à traverser, et dans les travaux qui s'exécutent sur des localités voisines pour la construction du canal de Marseille. Mais ces données qui les connaît? qui les a vérifiées? Où sont les preuves légales du contrôle nécessaire pour s'assurer que l'exécuteur des travaux ne s'est point trompé dans ses prévisions et que ses prix ne seront pas dépassés? On ne les fournit point. Nous devons dire de plus qu'on parle à ce sujet dans le monde de manières fort diverses et surtout fort peu rassurantes.

La ville de Marseille peut bien accepter, de confiance si elle veut, les estimations et les chiffres de dépense que lui donne son ingénieur du canal; cela la regarde seule et c'est avec elle seule qu'elle aura à compter en définitive des erreurs dans lesquelles elle aurait pu se laisser entraîner, et qui, si l'on en croit le bruit public, finiront par compromettre gravement l'état de ses finances. Mais qu'on veuille faire accepter, qu'on veuille imposer aussi de confiance et comme base de calcul ces mêmes estimations au pays tout entier, des estimations dont on ne prend pas même la peine de lui faire connaître le chiffre! c'est ce qui ne saurait être accordé (1).

(1) Pour mesurer le degré de confiance qu'on peut avoir dans les prévisions de M Montricher comme ingénieur, il suffit de rappeler un fait. Dans la première estimation faite et publiée par

La comparaison d'ailleurs, l'analogie qu'on veut établir entre le creusement des percés du canal et celui des souterrains du chemin de fer, pèche de tous points et de la façon la plus grossière.

Comparer en effet des percés qui donnent 15 à 16 mètres cubes de déblai par mètre courant avec des tunnels qui doivent en fournir 70, et où la difficulté croit comme le carré de la largeur des galeries; conclure de ce qu'on n'a rencontré que le calcaire compacte dans un vallon, qu'on ne rencontrera pas autre chose dans les vallons voisins; conclure de ce qu'une couche supérieure n'a pas présenté de calcaire argileux, qu'une couche inférieure n'en présentera pas davantage; de ce qu'on n'a pas eu d'éboulement à soutenir, de revêtement à faire dans une galerie de quatre mètres qu'on naura pas besoin non plus de voûter un souterrain de dix mètres de largeur; de ce qu'on n'a pas trouvé de l'eau, de ce qu'on n'a pas eu d'épuisemens à faire dans un percé pratiqué à 150 mètres d'élévation au-dessus du niveau de la Mer; qu'on n'aura pas à en opérer également dans un tunnel pratiqué 80 mètres plus bas que le premier, tandis que ce qui se passe tous les jours dans le forage des puits artésiens ou même dans le creusement des puits ordinaires suffit pour établir la chose opposée; en vérité, tout cela ne peut pas être pris au sérieux, et on serait

lui des travaux du canal de Marseille, l'aqueduc en maçonnerie de Roquefavour était évalué 600 mille francs : On n'a pas trouvé à l'adjuger pour la somme de 3 millions. L'ouvrage a été mis en régle et les personnes les plus capables d'avoir un avis en cette matière affirment que la ville de Marseille ne s'en tirera pas à moins de 6 millions.

tenté d'y voir une moquerie, si on ne savait la nécessité où s'est placé l'auteur d'atténuer ses dépenses et de colorer à la hâte et tant bien que mal un déguisement indispensable pour le succès.

Afin d'éviter les mécomptes, le simple bon sens, la prévoyance la plus commune ordonnent de supposer qu'on rencontrera dans le percement des souterrains dont il s'agit tout ce qui se rencontre d'ordinaire dans des ouvrages de cette espèce et de cette étendue. En Angleterre, pays de pratique et d'expérience, on évalue la dépense des percés à 770 fr. par mètre courant pour les petits, et à 3400 fr. pour ceux de forte dimension. C'est entre ces deux limites que varie le prix de ces ouvrages d'art partout si coûteux. Nous userons donc d'une réserve bien modeste en fixant à

2500 fr. le mètre courant le percé de la Nerthe;
2000 celui de Lançon;
1500 ceux de Montribas, Vitrolles, Mouton, St-Louis;
1000 tous les autres.

De plus, il y a à observer qu'au point où M. Montricher franchit la montagne de la Nerthe, le percé aura plus de 4200 mètres de longueur et non pas seulement 3819, comme il l'annonce, attendu que son profit est fautif, et qu'à l'endroit où il marque sa sortie en tranchée du côté de Marseille, il y a, adossé et fesant suite à la montagne, un mamelon d'une épaisseur et d'une hauteur considérable qu'il a eu soin de supprimer et à travers

lequel il sera cependant obligé de prolonger son tunnel de près de 500 mètres.

Ainsi, 4200	mètres pour la Nerthe à 2500 fr.. . . .	10,500,000 f.
2815	mètres pour Lançon, à 2000 fr. . . .	5,630,000
2711	mèt. pour Montribas, Vitrolles, Mouton et St.-Louis, à 1500 f.	4,066,500
875	mètres pour les autres à 1000 fr. . .	875,000
	Total.........	21,071,500 f.
M. de Montricher ne porte pour tous ces ouvrages que		9,719,000

C'est donc 11,352,500 francs à ajouter à son devis.

Il y a à faire figurer de plus pour le viaduc sur la Touloubre, sans parler de l'immense remblai à jetter au travers de la vallée de ce nom, au moins la somme de 500,000 fr.

En outre, il faudrait encore porter ici la dépense inévitable pour fortifier contre les attaques de la Durance, la partie du chemin de fer que M. de Montricher adosse à cette rivière torrentielle pendant un si long espace, partie sur laquelle comptent, à ce qu'il paraît, tous les propriétaires riverains pour les défendre désormais des incursions de cette redoutable voisine; mais les élémens d'appréciation manquent pour cette portion du projet

comme pour tout ce qui se rapporte aux déblais et aux remblais dont la dépense ne peut manquer cependant d'être énorme, avec des tranchées dans le roc et des levées en relief qui, autant qu'on en peut juger par les proportions du profil joint à l'enquête, n'ont pas moins de douze à quinze mètres de profondeur ou de hauteur moyenne, dans une étendue totale de plus de 50 kilomètres.

Bornons-nous néanmoins aux augmentations qui précèdent : ces augmentations forment un chiffre total de 20,352,500 francs, savoir :

1o Pour le viaduc sur la Touloubre .	500,000
2o Pour les souterrains	11,352,500
3o Pour le pont sur le Rhône . . .	1,500,000
4o Pour les abords de Marseille. .	5,000,000
5o Pour l'embranchement sur Aix .	2,000,000
Somme égale...........	20,352,500

La dépense entière du tracé par la Durance sera donc, d'après les suppositions les plus modérées, de 73,352,500 fr., et non de 53 millions. C'est 20 millions de plus que le devis.

Or, le projet-Talabot en y ajoutant l'embranchement d'Aix et la continuation de Beaucaire à Avignon est de 61 millions.

Par conséquent, le premier est d'un cinquième plus élevé que le second ; et dès-lors le tarif des droits de parcours du chemin par la vallée de la Durance serait

aussi d'un cinquième en sus du tarif des mêmes droits sur le chemin par la vallée du Rhône.

Et remarquez que nous avons fait grâce au tracé-Montricher d'une bonne partie des éventualités et des obstacles qui se rencontrent presque toujours dans le percement des grands souterrains et qui en font souvent monter la dépense à des sommes excessives (1).

Mais ce n'est pas tout : les frais d'entretien et ceux d'exploitation viendront aggraver encore la pesanteur du tarif sur la première ligne.

Les frais d'entretien étant proportionnés au nombre, à la nature et à l'étendue des ouvrages d'art, qui peut contester que ces frais seront beaucoup plus considérables pour un tracé qui n'est d'un bout à l'autre qu'en percés, en tranchées et en remblais de la plus forte dimension, pour un tracé où les éboulemens seront fréquens, et qui s'adosse une bonne partie du chemin à une rivière impétueuse qui attaquera sans cesse son existence.

Les frais d'exploitation sont dans le même cas. Par la ligne du Rhône les trains partis des points extrêmes Lyon ou Marseille, touchant directement à tous les points intermédiaires Avignon, Tarascon, Arles, n'auront qu'à prendre ou à laisser partout les voyageurs au pas-

(1) Dans les considérations publiées par M. Lançon on lit, page 51, « s'il restait quelques » doutes sur les dépenses des souterrains, on ferait taire bientôt tous les scrupules : les tunnels » seraient percés à forfait ».

Qu'il veuille bien dire où est la sûreté qu'on présente pour l'accomplissement de cette promesse, pour l'exécution de ce marché.

sage, sans dérangement, sans frais accessoires. Par la ligne de la Durance, au contraire, le parcours total est bien le même, si l'on veut, mais la nécessité de desservir l'embranchement sur Beaucaire oblige à expédier les voyageurs dans des trains spéciaux pour venir attendre, au point de rencontre de la ligne principale, les trains montans ou descendans sur cette ligne; et de là et indépendamment de l'incertitude, des retards, des accidens, obligation inévitable d'avoir deux machines, deux trains, double matériel, double personnel; obligation encore d'entretenir à la croisière des deux lignes un établissement très-dispendieux pour le service de cette énorme station.

C'est là une dépense exclusivement propre au tracé-Montricher.

N'y aurait-il pas du moins quelque chose qui put venir en déduction de ces désavantages? quoi? la pose des rails? non; car le parcours total est le même des deux côtés, l'embranchement et la ligne principale réunis ayant la même longueur que le tracé entier par le *Rhône*.

Les produits du chemin? hélas! non encore, et tout au contraire: d'abord les voyageurs allant de Lyon à Marseille par la grande ligne du Nord au Sud et réciproquement, prendront tout aussi bien le chemin par le Rhône que celui par la Durance; et l'abréviation illusoire du tracc-Montricher, outre qu'elle est annullée par le surcroit de vitesse de ce côté, se trouvant perdue dans

un long parcours, ne saurait apporter la moindre diff‹
rence.

Sous ce rapport donc tout sera égal dans les deu
systèmes ; mais il s'en faut bien qu'il en puisse être ain:
pour la ligne de l'est à l'ouest et pour les courses partie
les entre Marseille et le Rhône. L'allongement de hu
kilomètres sur un petit parcours, les retards surtout e
les incertitudes propres à l'embranchement feront perdr
au chemin-Montricher une très-grande portion des voya
geurs que lui auraient fourni sans cela les grands centre
de population existans de ce côté, tels que Montpellier
Nîmes, Beaucaire, Tarascon, *etc.* L'éloignement de l
ville d'Arles, le privera à lui seul d'un mouvement dé
cuple au moins de celui que pourraient lui procurer tou
les villages épars sur le trajet de la Durance.

Enfin la peur des accidens et les dangers réels atta
chés à la traversée des souterrains lui enlèveront, o
peut en être sûr, une quantité très-considérable de voya
geurs de toutes parts.

Tout donc bien compté, eu égard à ces divers sur
croits de charge et à ces inconvéniens, nous croyon
être bien modérés en disant que toutes ces considéra
tions reporteront le tarif du chemin direct à un tiers e
sus du tarif du chemin par Arles.

Il en résulte que si le prix de la distance était de 1
centimes par tonne sur notre ligne, ce même prix devrai
être de 20 centimes sur la ligne opposée.

Il en résulte que de Marseille à Avignon la tonne d

marchandises payerait 17 francs 85 centimes par la ligne du Rhône et 18 francs 40 centimes par la ligne de la Durance.

Il en résulte que de Marseille à Beaucaire la même marchandise ne serait grevée que de 16 francs 50 centimes par le chemin-Talabot, tandis qu'elle aurait à supporter 23 francs 60 centimes par le chemin-Montricher.

Il en résulte enfin que de Beaucaire à Avignon il en coûterait 4 francs 80 centimes sur ce dernier tracé et 3 francs seulement sur le premier.

Ces deux dernières différences sont énormes ; elles porteraient un immense préjudice au commerce en général et aux intérêts locaux en particulier ; elles nuiraient très-fortement au chemin lui-même et on ne pourrait les atténuer qu'en élevant encore les prix sur la ligne principale.

Ainsi s'évanouissent une à une les promesses fastueuses du projet-Montricher, et la prétendue économie de frais tant pronée par lui et si étourdiment admise par la foule de ses partisans, n'est qu'un leurre trompeur comme tout le reste.

Que si maintenant pour tenir la gageure jusqu'au bout et apporter un dernier appui au système défaillant, au système ruiné du *tracé direct, de la ligne* soi-disant *la plus courte*, on voulait prévoir le cas où le Gouvernement, pour favoriser le transit ou pour achalander le chemin de fer, se déciderait à des sacrifices pour en abaisser le tarif, nous répondrons : que le Gouvernement pourrait

faire ces sacrifices pour une direction aussi bien que pou l'autre ; tout ce qui précède montre de plus qu'il aurai beaucoup plus de motifs de les faire pour la ligne dı Rhône que pour celle de la Durance et qu'en outre il: seraient beaucoup moindres et beaucoup plus productif: dans notre système que dans le système opposé ; la situation respective demeure donc toujours la même.

Ainsi, encore une fois tout est déception dans le tracé-Montricher.

Ainsi, et somme toute, le parcours général sur ce tracé entraîne pour les voyageurs et pour la marchandise et plus de tems et plus de frais que le parcours du tracé-Talabot ; et sous tous les rapports comme dans toutes les suppositions possibles, il reste prouvé que la ligne par la Durance est la plus désavantageuse.

Les faits, les raisonnemens et les calculs déduits ci-dessus donnent à cette conclusion la puissance d'une vérité démontrée.

Après avoir remis en leur lieu véritable les intérêts généraux déplacés et compromis par les annonces décévantes du projet-Montricher, nous avons à défendre les intérêts locaux que ce même projet bouleverse ou frappe d'une ruine certaine.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'ARLES.

La ville d'Arles est en possession depuis des siècles d'une industrie qui fait sa prospérité et sur laquelle repose

exclusivement l'existence des deux cinquièmes de sa population.

Placée au point de partage de la navigation maritime et de la navigation fluviale, le port d'Arles est l'entrepôt naturel de l'une et de l'autre.

L'importance de ses mouvemens le place sur la même ligne que les ports de Rouen et de Nantes, les tableaux officiels publiés par le Gouvernement établissent d'une manière irrécusable que ces trois ports font chacun les quatre centièmes de tout le cabotage français. (1)

Arles n'est point un simple lieu de passage devant lequel filent sans s'y arrêter les navires ou bateaux de transport, comme les ports d'Avignon, Valence ou autres; c'est un véritable entrepôt, c'est un point de transbordement et de transit.

Toute la marchandise qui suit la voie du Rhône, pour la consommation intérieure, ou qui transite pour se rendre en Suisse ou en Allemagne, toute celle qui descend le fleuve pour se rendre dans les divers ports de la Méditerranée, s'arrête à Arles et y est toute remaniée. Le tableau joint à ce Mémoire montre que plus de six mille navires de toutes sortes, à voile ou à vapeur, jaugeant ensemble 766 mille tonneaux et portant 400 mille tonnes de marchandises, sont entrés ou sortis du port d'Arles dans le courant de l'année 1841.

Arles est un centre de population de plus de vingt mille

1. Voir le *Moniteur* du 27 janvier 1842, et les tableaux joints au présent Écrit.

ames ; elle compte plus de mille marins classés ; elle a annuellement trois cents hommes à bord des vaisseaux de l'État, en outre de trois cents soldats dans les troupes de terre et équipages de ligne.

Tout cela prouve qu'une cité pareille mérite quelque intérêt, et vaut la peine qu'on ne la sacrifie pas inconsidérément.

Cependant l'adoption du tracé-Montricher anéantirait sa marine et son commerce et amènerait la destruction successive et prompte de tous les autres avantages qu'elle tient de sa position sur le fleuve. Tout le mouvement de marchandises qui lui est propre et qui la fait vivre depuis des siècles se trouverait de fait et à l'instant même reporté à Avignon.

L'état naturel des choses serait violemment renversé; le rail-way n'atteignant le Rhône qu'à ce dernier point, toute concurrence cesserait aussitôt et sans retour entre la voie maritime et la voie du chemin de fer.

L'impossibilité où se trouverait le commerce de prendre et de quitter le chemin à Arles, la crainte de n'y pas trouver des retours ou de n'y pouvoir compléter ses chargemens, l'inconvénient de disjoindre ses opérations et d'éparpiller la marchandise, l'immense influence qu'une voie douée d'une rapidité si merveilleuse est appelée à exercer sur toutes les relations établies et le nouvel arrangement des rapports qui doit en être la suite, imposeraient indubitablement à tous les agens de transport la nécessité de concentrer leur action sur le point de

jonction de la ligne d'eau et de la ligne de fer et rejetterait ainsi le port d'Arles en dehors du mouvement commercial.

Alors ce port ne recevrait plus que les bois de construction et quelques autres marchandises encombrantes incapables à elles toutes d'occuper plus de vingt navires à voile pendant six mois de l'année. Notre marine s'éteindrait faute d'aliment; les cent quinze bâtimens de Mer qui appartiennent en propre au port d'Arles indépendamment de ceux qui le fréquentent aujourd'hui et qui n'y paraîtraient plus désormais, deviendraient des meubles inutiles. Une population de huit mille ames qui vit du travail du port, tomberait dans la plus affreuse misère et serait conduite à maudire tous les jours de sa vie le gouvernement barbare qui lui aurait ravi son pain et aurait prononcé sa ruine.

INTÉRÊT GÉNÉRAL ET INTÉRÊT DE L'ÉTAT.

Mais notre intérêt particulier ne se trouverait pas seul atteint, et l'intérêt général serait frappé du même coup.

Le commerce se verrait ravir le choix dont il use librement aujourd'hui, selon ses besoins et ses convenances, entre les ports d'Avignon, de Beaucaire et d'Arles. On le forcerait à faire quinze ou vingt kilomèt. de plus sur le chemin de fer pour atteindre le Rhône,

et on greverait d'autant le prix du transport de la marchandise.

On priverait la partie du Languedoc qui nous avoisine, et la ville de Nîmes principalement d'un port naturel, du seul port de mer qui existe sur le Rhône, d'un port qui n'est qu'à 30 kilomètres de ses murs par la route ordinaire et à 40 seulement par le chemin de fer, d'un port dont elle est à la veille d'avoir un plus grand besoin encore, et dont avec quelques légères améliorations dans le Rhône inférieur, elle retirerait la plus grande utilité possible en l'état des nouveaux rapports qui s'établissent par le réseau des chemins de fer dont se couvrent le Gard et l'Hérault.

On forcerait certaines marchandises à se diriger à l'avenir sur le port de Cette, parce qu'elles ont besoin d'un port à bon marché, et que celui de Marseille est trop cher pour elles ; en même-tems qu'on allongerait de 8 kilomètres la distance de Cette à la ligne principale du Nord au Sud.

En fermant le port d'Arles on réduirait à l'inutilité la plus complète le port et le canal de Bouc, qui ont coûté 18 ou 20 millions à l'État.

Enfin, et ceci mérite considération assurément, on détruirait tout un quartier de marins; l'État n'est pas déjà trop riche en ressources de ce genre, et il y doit regarder de près avant de se priver ainsi d'une population maritime qui fournit d'excellens matelots, à sa marine militaire, et dans laquelle il peut à toute heure, dans

un moment d'urgence, puiser les noyaux de deux équipages de vaisseaux de ligne. Certes, dût-il lui en coûter quelques sacrifices pour se conserver une ressource aussi précieuse, il devrait les faire sans hésiter; que sera-ce donc si non-seulement il ne doit rien lui en coûter pour la conserver, mais s'il doit lui en coûter infiniment moins pour la conserver que pour la détruire? Et c'est ce qu'on a vu plus haut.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'AVIGNON.

On dit : il importe peu à Arles que le chemin de fer se rapproche de son enceinte ou qu'il s'en éloigne; dès l'instant qu'il ne doit pas s'arrêter à ses murailles, il ne lui enlèvera pas moins son caractère d'entrepôt pour le transporter à la ville qui se trouvera placée à l'extrémité de la ligne, Avignon aujourd'hui, Lyon demain, Paris plus tard; il n'en détruira pas moins son commerce et sa marine.

Nous répondons que cela n'est point vrai : nous n'en voulons pour preuve que les efforts immenses, que les moyens de toute sorte qu'emploie la ville d'Avignon pour obtenir que le chemin de fer aille d'abord et directement chez elle. Elle veut à toute force être le premier point, le point le plus rapproché de Marseille où la ligne de fer atteigne le fleuve. N'osant demander et n'espérant pas obtenir le délaissement des chemins de fer du Gard, pour diminuer, pour détour-

ner, pour annuler du moins autant qu'il est en elle, les
effets de la concurrence, elle propose de rattacher ces
chemins à la ligne principale du Nord au Sud par une
soudure accessoire, par un embranchement rétrograde;
de telle façon que les voyageurs et la marchandise, par-
venus presqu'aux portes d'Avignon, seraient obligés de
rebrousser chemin, de retourner en arrière, et de faire
huit ou même dix-huit kilomètres de plus pour atteindre
le port de Beaucaire.

Elle veut surtout qu'on abandonne le port d'Arles et qu'i
y ait impossibilité d'y arriver par une ligne directe. Pour
quoi cela? Parce qu'elle sait très-bien que si elle n'obtien
pas cet abandon, son projet d'aggrandissement est avorté
Parce qu'elle sait que si le chemin de fer touche d'abord à
Arles, ce chemin amènera sans doute un changement con
sidérable dans l'économie, dans les rapports de l'indus
trie commerciale de ce pays, qu'il y introduira des mo
difications, des combinaisons nouvelles; mais que so
port n'en sera pas moins fréquenté et qu'en dernier ré
sultat le travail de notre place sera plutôt accru que dimi
nué. Elle sait très-bien que le chemin de fer touchan
tout d'abord à Arles, la marchandise aura toutes sorte
de raison pour préférer ce véritable port du Rhône; ell
sait très-bien que ne payant pas plus à la descente d
Lyon à Arles, que de Lyon à Avignon, le prix du tran
port étant exactement le même, la marchandise parv
nue ici trouvera sous sa main la triple voie du Rhône
du canal et du chemin de fer : que si elle juge à-prop

d'emprunter ce dernier, elle aura dix et dès qu'on le voudra même vingt distances de moins à parcourir, vingt distances de moins à payer pour atteindre Marseille, qu'en le prenant à Avignon. Elle sait que la marchandise aura à sa disposition, à ses ordres, une marine diligente pour la transporter directement, par la voie de mer, dans tous les ports de la Méditerranée, où elle voudra se rendre. Elle sait que la remonte offrira les mêmes ressources, les mêmes avantages; mais elle sait aussi que rien de tout cela n'est possible si le chemin de fer nous évite; qu'alors il n'y a plus à craindre ici ni expéditions directes, ni retours certains; que la marchandise ne pouvant être assurée de rien chez nous, vu les exigences du Rhône et de la Mer, l'écartement du chemin de fer nous place dans un degré d'infériorité énorme, et qu'il n'y a plus de concurrence à redouter de notre part; elle sait tout cela, et c'est parce qu'elle le sait, qu'elle fait semblant de ne pas le savoir.

Si elle est parvenue à arracher ua commerce quelques votes favorables à ses desseins, c'est qu'elle a commencé par l'abuser; c'est que, se couvrant du masque de l'intérêt général, tenant à la main l'ébauche informe appelée tracé-Montricher, elle a fait sonner bien haut à ses oreilles, et elle a fait luire à ses yeux l'appat tentateur *d'une abréviation de vingt-huit kilomètres*, d'une immense économie de tems et de frais, promesse mensongère (on l'a vu), expédient frauduleux imaginé pour le triomphe de son intérêt particulier.

Que si, malgré ce que nous venons de dire, on s'obstinait à soutenir que l'effet inévitable de l'établissement d'un chemin de fer de Marseille au Rhône doit être la ruine de notre port, et que cet effet se réalisera dans toutes les suppositions que le chemin vienne ou ne vienne pas à Arles, nous répondrons : que c'est là une simple opinion, une conjecture plus ou moins probable, mais qui n'a pas et ne peut pas avoir un caractère obligatoire. Il n'appartient à personne de préjuger souverainement l'avenir ; il n'y a aucune autorité, aucun pouvoir dans le monde qui ait le droit de trancher ainsi la question : c'est à l'expérience et au tems à la décider ; nous répondrons enfin qu'alors même que la chose devrait être comme on la prévoit et précisément parce qu'on la prévoit, ce serait une raison de plus pour le Gouvernement de conduire le chemin de fer à Arles. Si cette nouvelle voie est destinée en effet à ruiner notre industrie commerciale, il est juste du moins qu'elle nous rende d'un côté ce qu'elle doit nous faire perdre de l'autre ; il est juste qu'elle nous donne en dédommagement et en compensation tous les autres avantages qui s'attachent à la création de ces puissans instrumens de progrès des tems modernes ; il est juste, qu'au lieu de nous laisser en dehors du mouvement nouveau qu'il va imprimer à la machine sociale, il nous embrasse dans sa sphère d'activité ; il le doit d'autant plus, que notre immense territoire lui offre un vaste champ de bienfaits à répandre et de richesses à créer.

Aussi bien et après tout, que voulons-nous ? Que demandons-nous ? Que le chemin de fer vienne à Arles et qu'il n'aille pas plus loin ? A Dieu ne plaise que nous nous renfermions ainsi dans le point de vue étroit d'un égoïsme local, d'un égoïsme individuel ! Non, non : nous avons des sentimens plus généreux que cela ; nous ne voulons rien enlever à personne ; nous voulons que le chemin de fer accomplisse sa destinée, toute sa destinée, qu'il aille à Tarascon, à Beaucaire, à Avignon, plus loin encore dès ce moment même, s'il le faut; mais nous voulons aussi qu'il passe à Arles. Nous voulons qu'il ne nous évite pas à dessein ; nous le voulons parce que c'est sa route naturelle, sa route la plus directe, la plus courte pour atteindre le Rhône : nous voulons conserver nos droits naturels, notre position acquise, notre existence antique. Est-il un désir plus modeste, plus légitime. Est-ce le même sentiment qui anime la ville d'Avignon ? Justement impatiente de jouir de sa portion des avantages du chemin, se borne-t-elle à demander dès aujourd'hui que cette nouvelle voie soit poussée jusqu'à elle ? Si tel était son honorable et innocent désir, qui songerait à s'y opposer ? Pourquoi tant d'efforts pour obtenir ce que personne ne lui conteste ? Pourquoi tant de démarches, tant de sollicitations, tant d'émissaires en campagne, tant de machines en mouvemens ? Ah ! c'est que si beau qu'il puisse être déjà son lot seul ne lui suffit point ! C'est que non contente de recueillir sa part des bénéfices du chemin de fer, la ville papale a conçu la cupide

et vaniteuse pensée de les centraliser, de les absorber tous à son profit. Spéculant sur notre ruine, dans ses projets et dans ses rêves d'avenir, l'avide cité s'adjuge déjà en idée notre commerce, le mouvement de notre port, se pare et s'enrichit de nos dépouilles. Et la Ville et le Commerce de Marseille et la Commission d'enquête et le Conseil-général des Bouches-du-Rhône donneraient les mains à cet odieux calcul! Et ils favoriseraient de leur concours ce monstrueux monopole! Et ils se résoudraient complaisamment à déshériter des avantages du chemin de fer les villes, les populations et le quartier le plus fertile de leur département pour en doter le chef-lieu d'un département voisin !!

Ah! cette faute, si on avait le malheur de la commettre serait, nous osons le prédire, suivie bientôt d'amers et inutiles regrets. Avignon ne découvre pas toute sa pensée. Que Marseille y prenne garde! en se prêtant à éloigner du chemin de fer, en rejettant ainsi imprudemment loin d'elle des populations, des positions, un port qui sont ses auxiliaires naturels, et qu'elle devrait, au contraire, chercher à se rattacher par des liens plus étroits encore, elle pourrait bien s'amoindrir un jour de toute l'importance que se promet d'acquérir la ville ambitieuse qui a commandé le tracé-Montricher et qui pousse avec tant d'ardeur à son adoption.

Et voyez si la preuve se fait attendre: comme nous achevions ces lignes, nous apprenons que la ville d'Avignon ne pouvant se dissimuler la justice de nos griefs et alar-

mée de l'effet de nos plaintes, se décide à leur donner comme une apparence de satisfaction. Elle daignerait s'intéresser à nous et nous aumôner un petit bout d'embranchement à la queue de celui qu'elle a bien voulu octroyer déjà à la ville de Beaucaire.

Idée lumineuse, ma foi! dont le résultat serait de mettre les voyageurs et les marchandises dans l'agréable nécessité de monter à Avignon, pour descendre d'Arles à Marseille ou pour venir de Marseille à Arles et leur procurerait le plaisir et l'avantage de parcourir 135 kilomètres, de payer 135 distances au lieu de 86 et même 76. Expédient admirable! qui consisterait à construire 135 mille mètres de chemin de fer pour ne pas faire ce qu'on ferait parfaitement avec 119! détour ingénieux! pour n'être pas forcé de revenir à ce que commandent à la fois le bon sens, la nature et la justice, c'est-à-dire, à relier tout simplement par une seule et même ligne, Marseille, Arles, Beaucaire et Avignon.

Et ce sont les chaleureux partisans du tracé-direct, ce sont les champions *désintéressés* de la ligne *la plus courte* qui raisonnent et agissent d'une manière si conséquente!

Nous ne pouvons qu'être touchés des intentions charitables de la bonne ville d'Avignon; mais nous la remercions de sa munificence; elle nous permettra de ne pas accepter son présent. Nous sommes trop clairvoyans pour tomber dans le piège qu'elle nous dresse.

Voyez pourtant, dira-t-elle, la belle position que je vous fais : vous serez tête de ligne ! — oui : mais vous aurez eu soin auparavant de nous jetter dans un impasse, de rendre comme impossibles nos communications par le chemin de fer avec le grand marché de Marseille ; et c'est ce qu'il vous en faut.

La moralité à tirer de tout ceci est fort simple : par la peur de voir échapper sa proie, la ville d'Avignon se trouve amenée malgré elle à soulever avant l'heure un coin du voile qui couvre encore ses desseins et ses espérances secrètes ; elle montre à découvert l'intention d'éloigner de plus en plus, d'isoler, de détacher la ville d'Arles de la clientèle de Marseille pour l'attirer tout doucement et la fixer dans la sienne. Et maintenant, avis à Messieurs du Conseil municipal, avis à Messieurs de la Chambre de Commerce de Marseille.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'AIX.

—

Qui serait fondé à élever des plaintes si le chemin passait par Arles ?

La ville d'Aix ! Mais le point par où elle doit joindre la ligne principale est le même dans les deux tracés. L'embranchement qui, dans le tracé-Montricher, la relie au chemin de fer, est un emprunt fait au tracé-Talabot-Didion. Ce sont ces ingénieurs qui, pour ne pas laisser à l'écart une ville aussi considérable, et forcés d'opter entre elle et Martigues, se sont décidés à modifier

dans le sens de son intérêt le premier tracé par la vallée du Rhône, étudié par M. Kermaingant.

Cependant, s'il fallait en croire les bruits répandus, elle éprouverait moins de sympathie pour ce tracé que pour le tracé par la vallée de la Durance : on va même jusqu'à dire qu'elle se serait laissée entraîner à exprimer une préférence pour le second contre le premier. La chose est peu concevable. A-t-elle réfléchi que la ligne sur Arles la met en communication directe avec le Rhône, avec un port de mer, avec un port de service intérieur et extérieur, lui ouvre par conséquent un débouché tout nouveau, des chances d'avenir et de prospérité toutes nouvelles ? A-t-elle réfléchi que cette communication sur Arles, en mettant le Fleuve le plus près possible de ses murs, lui donne en même-tems la faculté d'atteindre Tarascon et Beaucaire par un chemin plus court et meilleur ? La met en rapport plus direct avec le Languedoc et les chemins de fer du Gard ? Déterminera par conséquent de ce côté un plus fort courant de voyageurs et de marchandises vers les localités dont elle est le centre ou le point de passage ? La dédommagera ainsi, en partie du moins, de ce qu'elle aura perdu en n'ayant pas la ligne principale ? A-t-elle réfléchi que cela ne l'empêchera pas d'aller à Avignon aussi bien et aussi promptement par cette ligne que par l'autre; que cela ne lui enlèvera pas un seul voyageur, pas un seul ballot de marchandise de ceux qui lui seront destinés par la grande ligne du Nord au Sud, de Paris à Marseille ?

A-t-elle réfléchi qu'il lui convient de rapprocher de sa clientèle et du ressort de sa Cour Royale un centre de population de vingt mille ames comme Arles ? Qu'un chef-lieu d'arrondissement a toujours avec les autres points du royaume un plus grand nombre de relations de toutes sortes qui produisent sur le mouvement des voyageurs un effet sensible ? Qu'un chemin de fer traversant des villes comme Arles, Tarascon, Beaucaire, sextuple immédiatement le nombre des voyageurs ? Que par suite de cet accroissement de circulation, les recettes des villes augmentent ? Que leur position commerciale, industrielle, politique en reçoit une amélioration subite ? A-t-elle réfléchi à tout cela ?

Et quel avantage, quelle compensation trouverait-elle sur la ligne de la Durance ? Quoi ? Serait-ce de se mettre en conctact plus intime avec tous ces petits lieux de Sénas, Orgon, Cabanne, St-Andiol, *etc.*, dont les principaux rapports, même en l'état des communications actuelles, sont déjà tournés vers la ville d'Avignon à qui le chemin de fer tend à les donner plus exclusivement encore ? Non, il est impossible que la ville d'Aix se soit méprise ainsi sur ses véritables intérêts ; et si elle avait pu se laisser aller à un moment d'erreur, elle ne tarderait pas à l'abjurer et à reconnaître qu'elle a tout à gagner de notre côté et tout à perdre du côté opposé.

Qui donc encore une fois aura justement à se plaindre si le chemin de fer passe par Arles ? Les villages que devait toucher la ligne de la Durance ? Mais est-il aucun

d'eux qui voulut soutenir le parallèle ? Y a-t-il aucune comparaison à faire entre des petites agglomérations rurales et un centre de population de vingt mille ames, un port de mer et de commerce, dont les habitudes, les travaux et l'existence industrielle sont intimement liés au système d'opérations pour le progrès desquelles un chemin de fer est principalement entrepris ? Peut-il y avoir la moindre parité entre l'utilité, les profits que le chemin doit apporter ou recevoir dans un cas ou dans l'autre ? Et puis, voyez quelle différence capitale : si la nouvelle voie évite les lieux dont il s'agit, ils manqueront sans doute à gagner le peu qu'ils auraient fait dans le cas contraire ; mais du moins ils ne perdront rien de ce qui leur appartient aujourd'hui ; ils conserveront intégralement leur position acquise et leurs avantages naturels ; tandis qu'en évitant Arles, ce chemin lui arrache violemment, pour la porter ailleurs, l'industrie qui la fait vivre en partie. Ajoutons qu'en l'appauvrissant, il appauvrit le pays tout entier, car il détruit une portion précieuse des ressources dont il dispose maintenant.

Non : une seule localité un peu importante parmi celles que rencontre le tracé-Montricher est à regretter et demeure à l'écart dans le tracé-Talabot : c'est Salon, ville intéressante, cité industrieuse, notre ancienne et fidèle voisine et amie, que, pour notre part, nous désirerions de tout notre cœur, nous verrions avec le plus sincère plaisir desservie directement par la ligne principale. Nous concevons la préférence qu'elle doit donner

au tracé par la Durance; nous l'approuvons, encore que nous ne puissions pas la partager. Mais du moins, il nous est agréable de penser que, dans le cas où le tracé par le Rhône serait adopté, Salon n'étant qu'à quelques kilomètres de cette ligne, on pourrait l'y rattacher par un embranchement facile et court. A son tour elle conviendra, nous l'espérons, que cela serait plus rationnel, qu'elle nous permette d'ajouter que cela serait plus juste, que d'obliger la ville d'Arles à descendre à Salon pour remonter à Avignon ou à monter à Avignon pour descendre à Marseille.

SI ON DOIT TOUT SACRIFIER A CE VAIN MOT :

LA LIGNE LA PLUS COURTE.

—

Faut-il maintenant s'arrêter à la supposition où se passionnant pour un avantage purement nominal, pour une perfection idéale et abstraite, on s'obstinerait en faveur du tracé qui s'est intitulé *tracé-direct*, uniquement à cause du nom qu'il a pris, et cela, par amour, par honneur pour la ligne droite ? Quelque étrange que cela puisse paraître, nous n'oserions affirmer que la chose fut impossible.

Il y a peu de jours encore, après avoir loué les beautés et les avantages du *tracé-direct*, après avoir laissé entrevoir qu'on avait et qu'on conserverait à cet égard une opinion à peu près inébranlable, un fonctionnaire émi-

ment disait en manière de consolation à nos délégués à Paris : — Pourquoi vous alarmez-vous? et après tout qu'a besoin Arles du chemin de fer ? n'a-t-elle pas le Rhône? elle conservera son fleuve : c'est sur son fleuve qu'elle doit compter.

Arles conservera son fleuve ! mais que lui servira de le conserver quand elle aura vu son commerce détruit, sa marine anéantie, son port déserté ? Arles conservera son fleuve ! Ah! sans doute aucune puissance humaine ne saurait le lui enlever : sans doute, la faveur d'Avignon n'ira pas jusqu'à changer sa marche, jusqu'à le faire descendre, comme le chemin de fer, par la vallée de la Durance; sans doute le Rhône continuera à couler sous nos murs : mais, hélas! il n'y roulera plus que des flots solitaires et silencieux! Arles conservera son fleuve! oui, mais un fleuve désormais inutile, un fleuve misérablement condamné à ne servir à rien dans la partie la plus précieuse de son cours, celle qui s'ouvre sur la Mer. Le plus beau fleuve de France! pour lequel on n'a jamais rien fait, pour lequel on ferait à l'avenir bien moins encore, présent magnifique, don inestimable de la nature, que nous envient les états voisins, qu'ils se garderaient bien de négliger et dont ils auraient déjà habilement tiré parti, pendant que nous rejettons dédaigneusement ses avantages comme une sorte de superfluité.

On disait encore à nos mandataires : — Le Gouvernement veut un chemin de l'Océan à la Méditerranée, de Paris à Marseille : qu'a-t-il à s'inquiéter qu'il passe ou ne

passe point par telle ou par telle ville ? c'est la ligne directe qu'il lui faut.

C'est - à - dire , que pourvu que Paris soit satisfait, peu importe ! c'est - à - dire , qu'un ouvrage d'une dépense énorme , un ouvrage fait avec l'argent de tous , ne serait entrepris néanmoins qu'en considération et pour l'avantage des deux points extrêmes ! c'est-à-dire, que le Gouvernement qui se doit également à tous les intérêts, à toutes les localités, n'aurait néanmoins nul souci des intérêts et des localités intermédiaires , et verrait d'un œil sec la ruine d'une ville délaissée !

Non, telle n'est point, telle ne peut pas être la pensée véritable du Gouvernement : non, ce sentiment égoïste n'est point, n'a jamais été, ne sera jamais celui qui anime la noble ville de Paris ! Ce serait la calomnier que de le lui supposer un seul instant : son désir comme son intérêt est de relier à elle toutes les villes , tous les centres de population importans , d'un bout du royaume à l'autre. Non , mille fois non , cette doctrine sauvage ne saurait être la doctrine du Gouvernement de France.

En économie sociale, tout système absolu tourne à l'injuste et touche à l'absurde. Sans doute nous ne prétendons pas que , dans une direction donnée , un chemin de fer doive se détourner à chaque pas pour aller toucher aux moindres villages. Mais nous soutenons que, tant qu'on le peut, on ne doit omettre aucun point important. Nous soutenons que les embranchemens amenant une gêne et une complication de service fâcheuse, on ne peut être excusé

d'y recourir que lorsqu'il y a impossibilité de faire d'une autre manière ; et le plus ridicule des chemins de fer serait sans contredit celui qui, se mettant dans la nécessité de desservir par des embranchemens toujours défectueux les cités populeuses répandues sur son parcours, affecterait de rencontrer de petites agglomérations qui n'auraient pas même droit à un simple embranchement. Qu'on nous dise si ce n'est pas là le cas du tracé-Montricher ?

Certes ces voies merveilleuses de communication n'ont pas été niaisement inventées pour servir à prouver que la ligne droite est la plus courte d'un point à un autre. Elles ont été imaginées pour une plus haute, pour une plus large mission.

A raison même de la facilité et de la rapidité de leur parcours, les chemins de fer sont propres à relier et à mettre en contact, en rapport intime des cités et des populations qu'on ne pourrait rapprocher ainsi par les voies ordinaires, où la lenteur et les difficultés du parcours obligent à tenir un compte plus rigoureux des distances. Ils sont destinés à réunir en un seul faisceau tous les élémens de la richesse publique, et à activer ainsi la mise en œuvre des forces sociales accumulées.

Au point de vue gouvernemental, tels sont les avantages réels, telles sont les nécessités politiques des chemins de fer, si on veut qu'ils remplissent dignement leur destination, qu'ils produisent leur plus grande utilité.

La ligne directe n'est pas nécessairement la meilleure; elle n'est pas toujours même et à beaucoup près la plus

courte. Qui ne sait, qui n'a expérimenté cela dans bien des cas, même pour les routes ordinaires? Pourquoi les partisans du tracé direct, si zélés en apparence, ne proposent-ils pas ici, par exemple, de conduire le chemin de fer sur Sorgues, et d'aborder ainsi le Rhône sur un point plus élevé encore, au lieu de le détourner et de lui faire décrire hors de sa ligne naturelle une courbe de 25 kilomètres pour aller à Avignon? Cela serait conséquent du moins, et on ne serait pas soupçonné de ne prêcher qu'une doctrine de circonstance.

Nous sommes bien loin nous, de demander une chose semblable : telle n'est pas non plus, nous en sommes certains, la pensée du Gouvernement. Voyez comme il procède envers la ville de Calais. Il s'offrait une ligne plus courte ; mais il a préféré la plus longue, parce qu'il y avait là une position acquise, des droits qu'il faut respecter : c'est le devoir d'un gouvernement paternel et juste.

Quand il s'est agi du chemin de Paris au Hâvre, le tracé primitif laissait de côté la ville de Rouen. Que dit-on alors et que fit-on ? On s'écria :

« Les chemins de fer doivent être faits, non pour » développer à la surface du sol des alignemens géomé» triques, des contours savamment disposés, mais pour » rapprocher les villes principales et offrir au commerce » des communications commodes. Un chemin de fer » dût-il être plus long de quatre à cinq lieues et coûter » vingt millions en sus ; dût-il avoir des courbes moins

» douces, des inclinaisons plus raides et des ouvrages » d'art en plus grand nombre, est préférable à un che» min de fer qui ne tient aucun compte de la première » cité commerciale de la Basse-Seine ».

(Moniteur du 21 septembre 1836).

On dit cela, et la ligne principale fut dirigée sur Rouen.

Eh bien, la ville d'Arles, comme celle de Calais, a une position et des droits acquis. La ville d'Arles est le premier et même le seul port maritime sur le Rhône, comme Rouen est le second port maritime sur la Seine; le port d'Arles est sur la même ligne que celui de Rouen, par l'importance de ses mouvemens, et l'un ainsi que l'autre font les quatre centièmes de tout le cabotage français. La doctrine suivie et réputée bonne et vraie dans le nord de la France, pourrait-elle être abandonnée et déclarée mauvaise et fausse dans le midi du royaume?

On nous cite sans cesse les Etats-Unis, cette terre classique, dit-on, ce pays modèle des chemins de fer. Eh! bien, ouvrez l'Atlas qui accompagne l'ouvrage si intéressant, si éminemment remarquable publié par M. Michel Chevalier, sur les voies de communication dans le vaste territoire de l'Union. Examinez, suivez avec attention le système d'après lequel on a mis ou on travaille à mettre les métropoles du littoral en rapport intime avec les divers centres de population et d'industrie épars sur les bords des puissans cours d'eau qui sil-

lonnent l'Amérique du nord. Voyez en combien de lieu on a préféré un tracé plus long, mais ne nécessitant pa des grands travaux d'art, à tout autre plus court qui eu exigé des tranchées et des remblais considérables et de souterrains toujours coûteux. Voyez comme les chemin de fer s'y emplacent au fond des vallées, comme ils s ploient à leurs contours, se tenant, ainsi que les canaux côte-à-côte des fleuves et de leurs affluens, reliant soi gneusement toutes les cités assises sur leurs bords, ser pentant avec eux dans la plaine, et s'y déroulant selo leurs sinuosités ! Voyez entr'autres le chemin de Wa singthon à Cumberland le long de la Potomac; celui q doit joindre New-York au lac Erié, et la ligne de Phi ladelphie à Williamsport. Encore une fois qu'on veuill bien jetter les yeux sur la carte mise à la suite du bea livre de M. Michel Chevalier et on y verra écrite e vingt endroits la condamnation formelle du système me quin, puéril, égoïste, à-demi sauvage qu'on préconis et qu'on voudrait faire prévaloir parmi nous.

La doctrine de la ligne droite, il faut en convenir, n'es pas de mise aux États-Unis, et n'y ferait pas fortun apparemment. Ah ! c'est que dans ce pays-là, on ne fa pas des chemins de fer avec des idées étroites ou de vues jalouses, pour une combinaison passagère, pour l circonstance du moment : on mesure ses desseins su une plus vaste échelle, et on y comprend à la fois les n cessités du présent et les éventualités de l'avenir.

Dans ce pays-là on ne croit pas devoir faire des voi

de fer pour supplanter, pour supprimer en tout ou en partie les voies navigables ; on y croit au contraire que les lignes de fer et les lignes d'eau doivent se suivre, le plus près possible, pour se prêter un secours mutuel, pour se suppléer au besoin l'une par l'autre.

S'agit-il même ici d'imiter complètement ces exemples? s'agit-il de faire décrire au chemin de Marseille à Lyon des méandres ridicules ou de lui faire faire quelque écart extraordinaire ? il s'agit de l'allonger de quelques kilomètres pour ne pas éviter une position importante et de le conduire d'ailleurs par la voie la plus douce et la plus facile, c'est-à-dire, par celle qui est véritablement la plus courte.

Quoi! ne mériterions-nous pas de devenir la risée de l'Europe entière si on pouvait dire un jour : le riche et puissant gouvernement de France fesait construire un chemin de fer du Hâvre à la Méditerranée ; parvenu de Lyon à Avignon, après avoir suivi constamment entre ces deux villes la ligne du Rhône, en descendant du Nord au Sud, n'ayant plus que quelques pas à faire pour atteindre enfin le port d'Arles, le premier port sur le fleuve, le premier port qui s'ouvrait sur la mer désirée, un port qui fesait à lui seul la vingt-cinquième partie de tout le cabotage français, une population de vingt mille ames, où se recrutait sa marine militaire, il a changé subitement de direction, et se détournant à la hâte, fuyant précipitamment à travers les montagnes et les précipices, il a délaissé ce port à dessein : que dis-je, dé-

laissé ? il l'a détruit par le fait, il l'a anéanti, il l'a effacé de la carte, comme s'il avait déjà assez ou même trop des ressources en ce genre ; il a ravi à une cité malheureuse une position qui la fesait vivre depuis vingt siècles, il l'a couverte de deuil et il s'est porté à lui-même un dommage irréparable. Et pourquoi cela ? Pourquoi cet abandon ? Pourquoi ce sacrifice insensé, cette sorte d'immolation barbare ? Pourquoi ? sous le prétexte d'un raccourcissement illusoire, d'une abréviation problématique, sous le prétexte d'épargner quelques kilomètres de chemin entre le Hâvre et Marseille, sur un trajet de plus de 200 lieues; Pourquoi ? pour diminuer en apparence et pour accroître en réalité les difficultés, les dangers, les frais de son chemin. Pourquoi? pour s'éloigner comme à plaisir de trois villes considérables, de trois centres de population ayant ensemble plus de 40 mille ames ; pour aller en revanche passer à Noves, à Cabannes, à Sénas, à Lamanon et autres lieux de cette importance ; Pourquoi, enfin ? pour faire voiturer sur le chemin de fer les melons de Cavaillon et les tomates de Châteaurenard !!! En vérité le ridicule le dispute tellement ici à l'injuste, qu'on ne sait qui l'emporte des deux.

Résumons-nous :

Conduire le chemin de fer de Marseille à Avignon en passant par Arles, c'est ne nuire à rien et satisfaire complètement à tout. Mener au contraire le même chemin

directement de Marseille à Avignon, en laissant Arles de côté pour redescendre ensuite à Beaucaire par un embranchement, c'est nuire à tout et ne satisfaire convenablement à rien.

Mise en regard de la ligne du Rhône, la ligne de la Durance, aux yeux même des plus prévenus d'abord, ne saurait soutenir désormais cet écrasant parallèle.

Abandon de la plus grande masse de population, des cités les plus importantes, des contrées les plus fertiles, des contrées qui ont le plus d'avenir; délaissement et destruction inexcusables du premier port de mer qui existe sur le fleuve; service moins rapide, moins régulier, moins sûr, embranchement inutile; abréviation illusoire dans un seul cas et allongement réel dans tous les autres; violence faite au commerce à qui on ravit la libre faculté de prendre le chemin de fer au point de son choix; difficultés, chances, durée inconnues de l'exécution; dépense plus forte d'un cinquième, tarif plus élevé, frais plus considérables; que dirons-nous, enfin? ennuis, retards, dangers du parcours le plus rebutant qu'on puisse voir dans une grande moitié du trajet de Marseille à Avignon; tout s'assemble pour repousser le projet-Montricher. Que faut-il de plus pour le faire écarter?

Parlera-t-on des offres pécuniaires, des sacrifices immenses que fait la ville d'Avignon pour son adoption? nous savons qu'elle jette de l'or dans les plateaux de la balance pour la faire pencher en sa faveur.

L'exagération même d'offres si visiblement au-dessus

de ses forces, révélerait la cupidité de ses desseins, s'ils n'étaient déjà suffisamment connus : et tout le monde peut dire si c'est pour l'intérêt général qu'elle prodigue les millions qu'elle n'a pas.

Qu'une fois la direction du chemin arrêtée, une ville offre de faire un sacrifice pour avancer le moment de sa jouissance et hâter l'arrivée de ce chemin jusqu'à elle ; cela se conçoit et s'approuve. Mais qu'elle ose vouloir acheter à ce prix la préférence et le choix de la direction elle-même; c'est ce qui ne saurait être assez blâmé.

Le Gouvernement ne souscrira pas à ce honteux marché ; il n'acceptera point cet inique trafic. Ce serait transformer une haute et grande pensée nationale en une ignoble affaire d'argent; ce serait mettre les élémens de la richesse et de la prospérité publiques au plus offrant et dernier enchérisseur; ce serait vendre à la ville d'Avignon le sang et les dépouilles de ses voisines.

Le Gouvernement rejettera cette proposition outrageante; il repoussera avec indignation l'idée de cet abominable holocauste.

Nous avons foi en sa justice, nous y comptons, nous avons droit d'y compter. Il prononcera entre une ville qui, en disputant son existence, défend ouvertement les intérêts généraux, et une cité ambitieuse qui sacrifiant tout à son intérêt privé veut refaire la carte du pays et se créer une position que sa topographie lui refuse.

Pendant que l'enquête chemine vers son terme, les parrains du *tracé-direct* ont imaginé un nouvel expédient

pour emporter son adoption. Un acte de société anonyme rendu public et passé le 5 février courant entre M. Lançon et consorts, appelle des actionnaires non pour la *construction*, mais pour *l'exploitation du* chemin, ce qui est fort différent. Le premier article du traité contient l'apport dans la société du tracé-Montricher qui est devenu ainsi la propriété commune.

Nous nous abstiendrons de qualifier un acte que la conscience publique a déjà frappé d'une sévère mais juste réprobation (1). Nous ne releverons pas même tout ce qu'il y a d'étonnant à ce que l'on put connaître si parfaitement à Marseille, dès le 5 février, l'économie d'un projet de loi que le Gouvernement n'a porté aux Chambres que le 7 du même mois ; mais nous dirons qu'en l'état de ce projet de loi, il nous semble que l'acte de société-Lançon ne peut être un acte sérieux.

Les achats de terrains et tous les ouvrages d'art, percés, travaux de terrassemens, *etc.*, étant à la charge du trésor ou des départemens, ce ne saurait être qu'après l'exécution de ces préliminaires, qui doivent entraîner dix ou douze ans pour le projet-Montricher, qu'il sera

(1) Le sentiment de répulsion qui a accueilli le traité-Lançon y a fait faire de nombreuses variantes. La dernière édition n'en renferme pas moins encore d'assez bonnes choses. En retour d'une mise de 50 mille francs, les fondateurs s'adjugent chacun un pour cent des produits nets d'une entreprise de vingt millions, et ils s'étaient réservés d'abord un quart entier de tous les revenus. MM. Lançon et de Montricher s'appliquent chacun cinq pour cent des mêmes revenus, en échange de l'apport du tracé dont ils se disent *propriétaires*. Or, ce tracé se compose : 1° de deux grands tronçons empruntés aux projets étudiés, *aux frais de l'État*, par M. l'Inspecteur Kermaingant et devenus ainsi propriété publique. 2° d'une traverse de raccord étudiée d'abord par MM. Talabot-Didion, et abandonnée par eux à cause de ses inconvéniens. Voilà une étrange propriété.

possible d'appeler une compagnie pour appliquer le rails et fournir le matériel d'exploitation. Même alors, personne ne sait encore de quelle manière on traitera avec les compagnies, et comme tout porte à croire que ces traités se feront avec publicité et concurrence, il est clair qu'on ne peut pas se préparer si long-tems à l'avance pour une adjudication qu'on n'est nullement sûr d'obtenir.

Pourquoi donc tant de bruit ? Pourquoi tout cet éclat ? Pourquoi ces mises de fonds sans objet ? Le but est aisé à deviner. On veut par cet étalage pousser de plus fort et entraîner enfin à l'adoption d'un projet pour lequel d'énormes capitaux semblent être déjà tout prêts.

Mais on se souvient, entr'autres, de la société formée dans le tems à Paris pour le chemin de fer du Hâvre, le chemin dit *Des Plateaux* : et on sait comment elle s'évanouit au moment de l'exécution (1). Il en sera de même ici : l'article 45 du traité porte, que si 10 millions ne

(1) L'histoire du chemin de fer de Paris au Hâvre offre une ressemblance frappante avec celle du chemin de Marseille au Rhône; et il y a entre les deux un rapprochement curieux à faire. Pour le chemin du Hâvre il y avait aussi deux tracés en présence : l'un par la vallée de la Seine, l'autre par les hauteurs, par les *plateaux*. Le chemin de la vallée était plus long de beaucoup, il avait des pentes plus raides ; mais il reliait toutes les villes populeuses du parcours. Le chemin des plateaux était plus court, plus facile, moins coûteux ; il ne se vantait pas, comme le tracé-Montricher, d'avoir tous ces avantages sans en posséder aucun ; il était bien tel qu'il s'annonçait. Malgré cela, personne ne se présentait pour sa construction. Pourquoi ? Parce qu'il évitait les grands centres de population et ne rencontrait que des hameaux ou des villages. — Un jour cependant, une compagnie par actions se forma pour l'exécuter : elle s'annonça avec grand bruit, et on voyait à sa tête les sommités de la banque parisienne. Le tracé des plateaux fut donc adopté; mais quand il fallut se mettre à l'œuvre, la compagnie fit défaut et se disloqua toute entière. Force fut alors de revenir au tracé par la vallée de la Seine, et c'est en effet celui qui s'exécute aujourd'hui.

sont pas réunis dans quatre mois, la société sera dissoute et considérée comme non avenue. Or, on se promet, qu'avant l'expiration du délai, le tracé sera adopté sous l'influence du patronage puissant qu'on vient de lui créer. Ceci obtenu, et les 10 millions exigés n'étant pas réunis au terme fatal, la compagnie se trouvera dissoute; le rideau tombera et la pièce sera jouée.

La manœuvre actuelle aura eu du moins cela de bon, qu'elle a mis en scène et dévoilé comme co-propriétaires du tracé-Montricher, nombre de personnes parmi celles qui sont appelées à être ses juges; nous verrons comment elles s'acquitteront de leur devoir dans cette circonstance.

En attendant, on ne saurait trop déplorer la facilité avec laquelle tant d'hommes recommandables se sont laissés aveugler par des annonces mensongères. La puissance magique de ces mots *tracé-direct*, *ligne la plus courte*, et l'espoir trompeur d'une énorme économie de tems et de frais, ont fasciné tous les yeux, ont tourné toutes les têtes. Au milieu de l'entraînement général, la raison et la vérité n'ont pu faire entendre leur voix : la presse marseillaise acquise et dévouée toute entière aux intérêts du tracé-Montricher, n'a pas souffert la controverse et a fermé ses colonnes à l'opinion opposée. Un seul journal (le *Sémaphore*), a gardé jusqu'à ce jour une sorte de neutralité.

Quoiqu'il en soit, nous croyons rendre un véritable service au commerce en général et au commerce de

Marseille en particulier, en leur montrant qu'on les abuse et qu'on les conduit, sans qu'ils s'en doutent, au but justement opposé à celui qu'ils désirent et qu'ils croient atteindre. Ils voudraient la route la plus courte, la plus économique, la plutôt faite; on leur donne la plus longue, la plus chère, celle de la plus difficile et de la plus lente exécution.

Si la chambre de commerce de cette puissante ville avait le malheur de se laisser aller à l'erreur commune; si fermant les yeux à la lumière de la vérité qui brille ici d'un vif éclat, malgré tous les efforts qu'on a pu faire pour l'obscurcir, elle avait la faiblesse de formuler, dans cette circonstance, une opinion contraire à celle qu'elle exprima si sagement et à l'unanimité, il n'y a pas six mois encore, dans la même question qui se débat aujourd'hui, ne craignons pas de lui dire qu'elle assumerait sur sa tête la plus grave responsabilité. Les membres qui la composent se verraient bientôt accusés d'avoir méconnu et déserté les intérêts généraux dont on leur avait confié la défense pour laisser ou pour faire prévaloir des intérêts privés ou même personnels, des intérêts étrangers à Marseille; et ils s'exposeraient ainsi à voir leur noms attachés au pilori de l'opinion publique.

Par tous ces motifs,

Le Conseil Municipal de la ville d'Arles,

Adoptant de tous points l'avis de ses Commissaires, proteste de toute l'énergie de ses convictions contre

l'adoption du tracé-Montricher par la vallée de la Durance, demande en conséquence qu'il soit rejeté, et que toute préférence soit donnée au tracé qui fixe l'assiette du chemin de fer de Marseille à Lyon dans la vallée du Rhône, passant directement par Arles et Tarascon pour arriver à Avignon.

Délibère de plus que son vote motivé sera imprimé par les soins de M. le Maire.

A Arles, en séance, le 23 *février* 1842.

Certifié conforme au registre,

LE MAIRE D'ARLES,

BÉDEL, *adj.*

charge

ı de la
bâtie ,

ıé à la

ne par
1811,
l cons-

ɔre-de
lateau
joint
haus-
quel-
ment
ıt pas
à sur



Certificats.

L'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, soussigné, chargé du service du canal d'Arles à Bouc, certifie :

Que la vallée séparant le plateau insubmersible de la Crau de la colline, aussi insubmersible, sur laquelle la ville d'Arles est bâtie, a environ douze cent mètres de largeur ;

Qu'elle est traversée par un aqueduc à arches étroites destiné à la conduite des eaux du canal d'irrigation de Craponne ;

Que cet aqueduc, qui n'a pas six mètres de hauteur moyenne par rapport au sol de la vallée, a résisté aux inondations de 1840 et 1841, et qu'il n'a point été surmonté par elles, quoique la masse de sa construction barre en grande partie le cours des eaux débordées.

A Arles, *le* 9 *mars* 1842,

Signé, A. POULLE.

Le Sous-Préfet de l'arrondissement d'Arles a parcouru nombre de fois l'espace qui sépare le plateau insubmersible de la Crau du plateau également insubmersible sur lequel est assise la ville d'Arles, joint son attestation à celle de M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées Poulle, et il ajoute qu'il est difficile de comprendre que quelqu'un ait jamais pu, de bonne foi, alléguer contre l'établissement d'un chemin de fer des difficultés ou des dangers qui n'en sont pas pour l'aqueduc de Craponne, bien que cet ouvrage soit déjà sur plusieurs points en état de vétusté.

Fait à Arles, *Hôtel de la Sous-Préfecture*, *le* 9 *mars* 1842.

Signé, BOULLAY.



5

Observations

DE L'ADMINISTRATION DES

MESSAGERIES ROYALES

Sur le Discours prononcé le 5 Janvier 1841,

à la Tribune de la Chambre des Pairs,

Par M. le Baron Charles DUPIN,

A L'OCCASION DE DEUX PÉTITIONS

D'ENTREPRENEURS DE MESSAGERIE.

Paris,

JANVIER 1841.

SOMMAIRE.

OBSERVATIONS

DE

L'ADMINISTRATION

DES

MESSAGERIES ROYALES.

Les grandes entreprises de transport sont, depuis quelque temps, l'objet des accusations les plus passionnées. Dans les autres branches de l'industrie, chacun subit avec résignation les chances souvent désastreuses de la concurrence, sachant bien qu'elle est la compagne inséparable de la liberté du commerce. En Messagerie, seulement, il n'en est pas ainsi : Les uns, échouant dans des entreprises mal conçues, ne peuvent pardonner à la concurrence des pertes qui sont le résultat de leur inexpérience; les autres, trop prudens pour

s'aventurer dans de folles tentatives, ne peuvent modérer la jalousie que leur inspire la longue durée de grands établissemens auxquels ils aspirent à succéder. Unissant leurs regrets et leur envie, ils réclament deux choses contradictoires : la liberté entière du commerce et la limitation de la concurrence.

Tant que les plaintes ou les accusations ne sont émanées que de ses rivaux, l'administration des Messageries Royales a dû les laisser sans réponse; le bon sens du public ne pouvait se tromper dans leur appréciation. Mais, aujourd'hui qu'elles ont trouvé un puissant auxiliaire à la tribune, il est de son devoir de rompre le silence.

Deux pétitions ont été présentées à la Chambre des Pairs, pour se plaindre des prétendus abus de la concurrence des grands établissemens de Messagerie, et en réclamer la répression. Selon les pétitionnaires, ces compagnies ruinent rapidement les petites entreprises qui tendent à s'élever, en opérant dans les prix de transport une baisse exagérée, que leur permet de soutenir l'abondance de leurs capitaux. Puis, quand leurs trop faibles rivaux, épuisés par les pertes qu'entraîne une pareille baisse, ont cessé leur exploitation, elles relèvent les tarifs pour se récupérer, et s'attribuent ainsi un véritable monopole, au détriment des voyageurs et de la petite industrie.

A ces maux les pétitionnaires ne voient que deux remèdes : l'un, d'obliger la compagnie qui aurait triomphé de ses rivaux par la baisse des prix, à maintenir ces prix au même taux pendant un certain nombre d'années; l'autre, de limiter le nombre des services, d'imposer aux diverses entreprises des tarifs, des heures de départ, et de fixer le temps dans lequel elles devront accomplir leurs voyages; re-

mèdes qui se résument dans l'établissement d'un maximum et le despotisme de l'administration. C'est ainsi que les pétitionnaires comprennent la liberté et la concurrence.

Tel est, d'après le rapport qui en a été présenté à la noble Chambre, dans la séance du 5 janvier courant, l'objet de ces pétitions. Le comité chargé de les examiner a conclu à l'ordre du jour, en se fondant sur l'inexactitude de quelques-uns des faits qu'elles contiennent, et sur l'excès du pouvoir que conférerait au Gouvernement l'adoption des moyens qu'elles indiquent. Mais la Chambre, sur la proposition de M. le baron Charles Dupin, a cru devoir ordonner le renvoi à M. le Ministre du commerce.

Loin de se plaindre de ce résultat en lui-même, l'administration des Messageries Royales s'en félicite. Un examen impartial et approfondi des besoins, des ressources de l'industrie du transport, de l'extension qu'elle comporte, de l'extrême perturbation qu'y jettent des entreprises formées sans nécessité, des mesures que cette concurrence irréfléchie entraîne invinciblement pour se garantir des pertes ou les atténuer, peut seul mettre en évidence la prudence et la loyauté de sa direction, et dissiper ainsi ces préventions injustes que propage l'envie ou la mauvaise foi, et qu'accueille la légéreté ou l'ignorance des faits.

Mais, ce que l'Administration ne saurait accepter, ce qu'elle repousse avec énergie, ce sont les imputations sur lesquelles s'est fondé M. le baron Charles Dupin pour provoquer le renvoi des pétitions. De pareilles assertions, toujours graves quand elles retentissent à la tribune, le sont surtout quand elles émanent d'un homme que recommandent un caractère élevé, un nom illustre dans la science, une puissante influence sur les classes industrielles.

« En réalité, a dit M. le baron Charles Dupin, les abus « que je signale sont arrivés au terme le plus alarmant, et « pour les voyageurs, et pour les petits entrepreneurs de « transport. Comment! aujourd'hui une industrie qui faisait « vivre, sur huit mille lieues de routes royales, un nombre « très-considérable de moyennes et petites entreprises fort « avantageuses aux voyageurs, nous la voyons complétement détruite dans la presque totalité du royaume, et « cela pour le bénéfice monstrueux de deux associations colossales!... Messieurs, il y a là un véritable danger social. « Nous tendons vers le même péril dans toutes les branches « d'une industrie que la richesse agrandit, et qui concentre « la richesse en écrasant les petits concurrens. »

Et plus loin, le même orateur a ajouté :

« Par le fait, un nombre très-considérable de petites entreprises ont été déplorablement ruinées; les deux grandes « associations conduisaient les voyageurs à très-bas prix et « très-vîte, jusqu'à l'anéantissement des modestes entreprises, qui ne pouvaient pas soutenir une aussi redoutable « concurrence; mais aussitôt qu'elles étaient écrasées, les « mêmes grandes entreprises non-seulement s'élevaient au « juste prix, mais le dépassaient sans pitié pour le voyageur, bien au-dessus des limites avec lesquelles chacun « eût pu vivre et prospérer. Enfin, au moment où leur prix « dépassait les petites bornes, elles conduisaient les voyageurs de plus en plus lentement, avec des conditions accessoires plus désobligeantes. Je serais charmé, je l'avouerai, que la Chambre des Pairs, qui juge avec une si « noble impartialité tous les intérêts, se montrât ici sensible « aux souffrances des petites industries et leur assurât les « moyens de vivre et de prospérer, malgré l'action dévo-

« rante des grands capitaux. Oui, Messieurs les Pairs, je ne « crains pas de l'affirmer, si le législateur ne porte pas un « œil vigilant, habile et sévère sur les déclassemens de l'in- « dustrie, de manière à protéger le faible contre le puissant, « bientôt il n'existera plus de limites à cet envahissement; « une fois précipités sur cette pente funeste, nous arrive- « rions à l'un de ces états dont l'on ne sort que par des « révolutions.

« C'est par ces motifs que je crois utile autant qu'hono- « rable et juste de renvoyer la pétition au Gouvernement, « qui, je l'espère, trouvera quelque moyen de porter re- « mède aux dangers que je signale.

« Alors même que ce renvoi n'aurait pour effet que d'é- « veiller un peu ces grandes entreprises qui dorment dans « l'outrecuidance de leur prospérité, ce serait déjà chose « éminemment avantageuse. »

Jamais paroles plus amères ne furent lancées du haut de la tribune à l'encontre d'intérêts privés. Jamais jugement plus acerbe n'y fut formulé contre des citoyens qui, comme tous les Français, ont droit à la justice du pays.

Cependant, l'administration des Messageries Royales ne craint pas de le dire, autant d'assertions, autant d'erreurs; non d'erreurs volontaires, mais de celles qu'entraînent pour les esprits les plus droits et les consciences les plus scrupuleuses, des renseignemens inexacts on incomplets, et l'ignorance des besoins, des procédés, des résultats d'une industrie toute spéciale, qui présente de nombreuses complications, et où la pratique donne, plus peut-être que dans toute autre, des démentis à la théorie.

Ce ne sont pas de vaines et impuissantes dénégations que l'administration des Messageries Royales opposera aux

assertions de M. le baron Charles Dupin; ce sont des faits et des chiffres dont chacun pourra vérifier l'exactitude.

Toutes les imputations adressées par lui aux grandes entreprises peuvent être ramenées à trois chefs principaux:

La destruction complétement opérée, dans la presque totalité du royaume, par l'effet de baisses exagérées, des moyennes et des petites entreprises qui exploitaient les routes.

L'élévation des tarifs, après la destruction de ces entreprises, non-seulement au juste prix, mais bien au-delà des limites dans lesquelles chacun eût pu vivre et prospérer, ainsi que le ralentissement de plus en plus sensible de la marche des voitures.

Enfin, de monstrueux bénéfices et une rare outrecuidance de prospérité.

Mais, quelle éclatante réfutation de pareilles imputations ne reçoivent-elles pas des faits, en ce qui concerne les Messageries Royales.

Certes, ce serait un intolérable despotisme que celui qui, s'arrogeant la dictature des routes, aurait jusqu'ici frappé de mort la concurrence, même la plus humble, et imposé au public un tribut arbitraire. Interrogeons donc sur son existence le passé et le présent.

Jusqu'en l'an VI, les Messageries de France furen exploitées d'abord par une ferme générale, ensuite pa une régie nationale. La Ferme payait péniblement à l'État 600,000 fr. par an, au lieu des 14,000,000 fr. d'impôt qu'acquitte au-

jourd'hui cette industrie (1); la Régie ne produisit que des pertes. La loi du 9 vendémiaire an VI livra la messagerie à la liberté; alors plusieurs des anciens fermiers se réunirent et fondèrent, dans le local de la rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'ils achetèrent, une entreprise générale. Ses débuts furent pénibles et onéreux : le mauvais état des routes, les droits de barrière, les postes militaires établis par l'autorité sur les voitures publiques qui se rendaient dans l'ouest, les habitudes sédentaires de la population non militante, la stagnation du commerce, l'instabilité de toutes choses, furent pour elle autant de causes de ruine à conjurer. Aussi, pendant long-temps, ne compta-t-elle pas de nombreux concurrens. Enfin, des temps meilleurs se levèrent. Alors, diverses entreprises tentèrent de se former; mais le Gouvernement, qui comprenait l'avantage de services réguliers et assurés, et la perturbation que devaient jeter dans cette industrie des concurrences non réclamées par les besoins de la circulation, en prévint l'établissement. Il prohiba, par le décret du 30 floréal an XIII, la fondation de toute entreprise nouvelle, sans autorisation préalable du Ministre des finances qui, sur le rapport du Directeur général des postes, décidait si les routes que voulaient exploiter les nouveaux concurrens étaient ou non suffisamment desservies.

En 1817, cet état de choses changea; et, par l'affranchissement de toute autorisation, l'industrie du transport fut,

---

(1) Elle paie à l'État, pour le dixième de son produit brut, ci. . . . . 6,900,000 fr.

Et aux maîtres de poste, directement, pour l'acquit du droit de 25 cent., plus de. 7,000,000

En somme, elle est soumise à des impôts qui s'élèvent, à peu près, au quart de ses recettes brutes.

de nouveau, livrée comme les autres à la liberté. Les bienfaits de la paix et les progrès du commerce concourant en même temps à activer la circulation, de nouvelles entreprises s'élevèrent successivement à côté de celles qui existaient déjà. En 1827, les gérans des principales d'entre elles comprenant combien il est avantageux, même pour le public, que les services soient reliés par une correspondance mutuelle, rattachés à un centre commun, réunirent leurs exploitations, et formèrent ainsi une seconde entreprise générale, sous la raison Laffitte et Caillard.

Depuis lors, l'industrie de la messagerie n'a cessé de prendre des accroissemens; de nouvelles entreprises se sont élevées de toute part pour le service, soit des lignes principales, soit des localités.

Les unes ont échoué; les autres ont réussi, subsistent aujourd'hui, et voient encore leur nombre s'accroître. On peut juger de leur multiplicité par un relevé des registres des contributions indirectes, constatant que le nombre de ces entreprises s'est accru successivement, dans le cours des treize dernières années, c'est-à-dire de 1827 à 1839, dans la proportion de 2,132 à 4,151 (1). De pareils faits, constatés officiellement, dispensent de tout commentaire.

(1) Voici quelle a été la gradation de cet accroissement :

Années.	Nombre d'Entrepreneurs,	Années.	Nombre d'Entrepreneurs.
1827.	2,132.	1834.	2,700.
1828.	2,223.	1835.	3,043.
1829.	2,368.	1836.	3.660.
1830.	2,241.	1837.	4,065.
1831.	2,230.	1838.	4,007.
1832.	2,248.	1839.	4,151.
1833.	2,463.		

Et que l'on ne croie pas que ces exploitations soient toutes disséminées sur les routes que ne parcourent pas les Messageries Royales, et leur laissent le monopole de la capitale. Il existe à Paris, outre la Compagnie Laffitte et Caillard, un grand nombre d'entreprises qui circulent sur les mêmes lignes que les Messageries Royales.

Les plus importantes sont :

Les Jumelles, dont les services principaux desservent les routes: de Paris à Valenciennes et Bruxelles, Argentan et Falaise, Reims et Sedan, Soissons et Laon, Orléans, Rouen, Dieppe, le Havre, Caen par Rouen, Verneuil et Mamers, Chartres, etc., etc.

Mazier, Richard et Cie. — De Paris à Nantes, Lorient, Brest, le Mans, La Flèche, etc.

Zacharie et Cie. — De Paris à Boulogne, Londres, etc.

Guérin. — De Paris à Amiens, Boulogne, Londres, etc.

Arnoult et Cie. — De Paris à Troyes, Chaumont et Langres, Châtillon, Dijon, etc., etc.

Duclos et Bosquer. — De Paris à Troyes, Châtillon, Dijon, Châlon-sur-Saône, Lyon, par correspondance avec les bateaux à vapeur.

Toulouse et Cie. — Service général des environs de Paris dans un rayon de quarante lieues.

Petit et Loisel. — De Paris à Lisieux, Caen, Vire, etc.

Les Maîtres de poste. — De Paris à Laigle, Verneuil, etc.

Mainot, — De Paris à Rouen, le Havre et Dieppe.

Langlois et Cie. — De Paris à Rouen et Elbeuf.

Gromard. — De Paris à Verneuil, Mortagne, Alençon, etc.

Biscuit et Cie. — De Paris à Amiens.

Biscuit. — De Paris à Noyon, La Fère, etc.

Paly. — De Paris à Chartres.

Delacour. — De Paris à Chartres, Vendôme, le Mans et Calais.

Empereur. — De Paris à Chartres, etc.

Benoît-Toulouse. — De Paris à Châlons-sur-Marne, Nancy et Strasbourg.

Sergent, Duclos et Cie. — De Paris à Sens, Joigny et Auxerre.

Barbier. — De Paris à Joigny.

Barbier jeune. — De Paris à Sens et Auxerre.

Tourly et Cie. — De Paris à Saint-Étienne et Marseille.

Les Messageries du Commerce. — De Paris à Orléans, etc.

Darblay. — De Paris à Orléans.

Jeanse et Moreau. — De Paris à Orléans.

Leloir, Duclos et Peigné. — De Paris à Montargis.

Plus, les Messageries Maucomble et du Plat-d'Étain, et une foule d'autres entreprises particulières qui, partant de Paris, desservent diverses routes, dans un rayon plus ou moins étendu.

Ce qui prouve enfin péremptoirement quels ont été en messagerie les accroissemens de la petite et de la moyenne industrie, c'est le relevé suivant, fait à l'Administration des contributions indirectes, du produit de l'impôt du dixième payé par les entreprises de transport. Il en résulte que depuis 1827, époque de la réunion des services dont se compose la Compagnie Laffitte et Caillard, le produit général de cet impôt s'est accru successivement de moitié, tandis que la quote part acquittée par les Messageries

Royales est restée à peu près la même; en sorte que des *vingt-cinq centièmes* du total de l'impôt qu'elle formait, cette quote part est réduite aujourd'hui aux *seize centièmes*.

ANNÉES.	PRODUIT GÉNÉRAL du Droit de 10e.	DROIT PAYÉ par les MESSAGERIES ROYALES.	Proportion du Droit payé par les Messageries Royales dans le produit général.
1827	4,576,016	1,140,981	25/100es
1828	4,719,826	1,088,133	23/100es
1829	4,790,689	1,078,685	22/100es
1830	4,578,090	890,488	19/100es
1831	4.375,314	966,046	22/100es
1832	4,849,669	966,943	23/100es
1833	4,744,412	1,025,213	21/100es
1834	4,988,565	1,089,875	21/100es
1835	5,219,623	1.039,777	19/100es
1836	5,662,670	1,089,540	19/100es
1837	6,261,100	1,073,283	17/100es
1838	6,513,503	1,012,964	16/100es
1839	6,910,069	1,092,446	16/100es

Ainsi, la petite et la moyenne industrie de la messagerie comptent les entreprises par milliers; établissent leurs centres d'exploitation dans la Capitale; lancent leurs services sur les mêmes routes que la Compagnie Royale; donnent enfin par l'augmentation rapide de l'impôt qu'elles paient, la

preuve la plus manifeste de leurs accroissemens. Que devient donc cette assertion : « qu'une industrie qui faisait vivre un « nombre très-considérable de moyennes et de petites en- « treprises fort avantageuses aux voyageurs, nous la voyons « détruite dans la presque totalité du royaume, et cela pour « le bénéfice monstrueux de deux associations colossales » ?

Ce n'est pas sans regret que l'administration des Messageries Royales se voit dans la pénible nécessité de faire ainsi ressortir la complète inexactitude des assertions d'un personnage dont elle respecte le caractère et honore les talens.

L'existence et les accroissemens continuels de la petite et de la moyenne industrie ne pouvant être révoqués en doute, est-il nécessaire de démontrer que la baisse des prix, qu'on a représentée comme l'instrument de leur ruine, n'a pas le caractère purement agressif qu'on lui suppose? Oui, sans doute, car c'est là une erreur trop accréditée pour qu'il n'importe pas de la dissiper.

La baisse est, en messagerie, le résultat d'une impérieuse nécessité, un préservatif contre des pertes imminentes.

L'établissement d'un nouveau service sur une route rompt brusquement l'équilibre qui existait entre les besoins de la circulation et les moyens d'y satisfaire; crée plus de places qu'il n'y a de voyageurs pour les occuper, et entraîne par cette surabondance une baisse dans les prix. L'industrie de la messagerie, en effet, est soumise comme les autres, plus même que toute autre, à cette loi en vertu de laquelle la valeur de tous les produits augmente par leur rareté et diminue par leur surabondance.

La condition du messagiste est plus défavorable que celle des autres commerçans. Ceux-ci, quand l'excès de la production ou un encombrement momentané avilit leurs

marchandises, peuvent en arrêter la vente, attendre que, par le rétablissement de l'équilibre, les prix remontent au taux normal. Pour le messagiste, au contraire, il n'est pas de suspension possible dans ses opérations. Lié par des baux, par des traités à long terme avec les relayeurs, il doit marcher sans interruption, et sa dépense est la même, que sa voiture soit pleine ou qu'elle ne le soit pas. Chaque place vide, dans le nombre de celles qui sont nécessaires pour alimenter son exploitation, est pour lui une perte irréparable. Il a donc plus d'avantage à la donner à bas prix qu'à la laisser inoccupée.

La baisse ne se manifesterait pas, sans doute, si la création de nouveaux services produisait un accroissement proportionnel dans le nombre des voyageurs. Mais, malheureusement, il n'en est pas ainsi. Elle n'apporte qu'un vide à remplir, et place les anciennes entreprises dans des conditions de ruine, en leur enlevant une partie des voyageurs indispensables à leur existence. Il est manifeste, en effet, que si, sur une route où l'activité de la circulation ne comporte qu'un service, il vient s'en établir un second, chacun d'eux, par suite de la répartition des voyageurs qui est la conséquence de cet état de choses, manque d'un aliment suffisant et se trouve en péril. Il faut donc que l'entrepreneur, s'il ne veut pas abandonner la route, ce qu'il ne peut faire le plus souvent, et ce qui d'ailleurs serait pour lui le suicide, s'efforce de faire augmenter le nombre des voyageurs. Pour y parvenir, il n'a d'autre moyen en son pouvoir que la baisse des prix. Par elle, en effet, il convie à faire usage de sa voiture ceux qui, jusque-là, n'employaient que la voie pédestre, ou des moyens de transport moins commodes, moins rapides, mais aussi moins dispendieux, tous ceux enfin que l'appât du bon marché peut seul porter à voyager.

Si, en rendant ainsi la voie du transport par les Messageries plus accessible, il parvient à y appeler un nombre de voyageurs plus considérable, il se fait une position meilleure que s'il eût maintenu l'ancien tarif; il atténue les pertes dont il était menacé.

En effet, l'expérience a fait reconnaître qu'en Messagerie, dans l'état normal des choses, les voitures ne se remplissent, en moyenne, qu'aux deux tiers. C'est aussi sur cette donnée que sont établis en général les tarifs des entreprises, et même que l'administration des contributions indirectes perçoit, par voie d'abonnement, l'impôt du dixième. Il reste donc communément un tiers des places non occupé. La survenance d'un nouveau service, enlevant à celui qui existait déjà une partie de ses voyageurs, porte ce vide à plus de moitié. Dans cette position, il est avantageux d'abaisser les tarifs, pour obtenir par là dans le nombre des voyageurs un accroissement dont la proportion est, dans une certaine limite du moins, toujours plus forte que celle de la diminution des prix (1). Un exemple fera ressortir l'utilité de cette combinaison.

Soit une voiture de dix-huit places, au prix moyen de

---

(1) Un effet analogue se manifeste dans plusieurs autres branches de l'industrie :

« Un prix qui vient à baisser, dit J. B. Say, augmente tout de « suite la demande d'un produit. Il le fait entrer dans une ré« gion plus large de la pyramide qui représente les consomma« teurs..... Quand le prix des tissus mérinos baissa de moitié, « la consommation décupla..... La mode n'entre pour rien dans la « consommation que l'on fait du blé, du vin ordinaire et de beau« coup d'autres denrées; et l'on sait qu'une diminution dans leur « prix en augmente toujours la consommation dans une proportion « plus forte. (*Cours complet d'Economie politique*, tome 2, page 23.) »

36 fr. chacune. Le complet des deux tiers donne une recette de. . . . . 432 fr.

Une concurrence enlève la moitié des voyageurs, et réduit par conséquent la recette à. . . 216 fr.

Si l'on baisse les prix de 50 pour cent, le grand complet de la voiture donnera. . . . . 324 fr.

Différence en faveur de l'abaissement. . . . 108 fr.

La baisse produit encore un autre avantage, particulier à l'industrie de la messagerie, celui de faire diminuer le taux de l'impôt du dixième auquel est soumis l'entrepreneur. Cet impôt se payant par abonnement, et sur le pied du complet des deux tiers des places de la voiture, qu'elles soient occupées ou non, il diminue à mesure que les prix sont plus abaissés, sans augmenter avec l'accroissement du nombre des voyageurs.

Ainsi, dans les deux premiers cas de l'exemple qui précède, l'impôt s'élèvera, décime compris, à. . . . . 47 f. 52 c.

Tandis que dans le troisième, celui de la baisse, il ne sera que de. 23 76

Réduction. 23 76

Laquelle ajoutée au surcroît de produit des places, ci. . . . . 108 »

Portera, par voyage, la différence au profit de l'entrepreneur à. . . . . 131 f. 76 c.

Sans doute la baisse n'est pas toujours suivie de résultats aussi considérables que dans cet exemple qui, ayant pour seul objet d'en rendre sensible le mécanisme, est à dessein poussé jusqu'aux dernières limites du possible. Mais

l'avantage n'en saurait être méconnu; par le double effet qu'elle produit, celui de faire augmenter le nombre des voyageurs, et celui de diminuer le chiffre de l'impôt à payer, elle procure inévitablement une atténuation dans les pertes.

Mais, demandera-t-on peut-être, pourquoi la baisse se manifeste-t-elle en messagerie avec tant d'intensité? C'est parce qu'elle ne peut être efficace qu'à cette condition. Restreinte dans d'étroites limites, en effet, elle ne changerait pas les habitudes sédentaires, elle ne mettrait pas le transport en diligence à portée des petites facultés pécuniaires. Il est évident qu'une baisse de dix pour cent, ou 3 fr. 60 c. sur 36 fr., n'exercera pas d'influence sensible.

Au reste, la baisse est un moyen dont l'emploi doit varier suivant les ressources que présentent les routes, et s'arrêter là où elle produit dans le nombre des voyageurs l'augmentation nécessaire. C'est l'expérience seule qui peut guider le messagiste en pareille matière, et lui indiquer la limite au-dessous de laquelle la baisse serait pour lui inutile et parconséquent onéreuse.

Que l'on se garde d'en attribuer l'initiative constante aux anciennes entreprises. C'est surtout pour celles qui débutent que l'emploi de ce moyen est indispensable. Elles ont besoin, en effet, de se concilier la faveur du public, de se former une clientèle, de faire dévier à leur profit celle de leurs rivales; or, elles ne peuvent y parvenir que par la baisse des prix, ostensible ou clandestine; car, jusqu'à ce jour, les nouveaux venus en messagerie n'ont pu offrir aux voyageurs et au commerce de plus grands avantages que leurs devanciers, sous le rapport de la commodité, de la sûreté et de la vîtesse.

Cette vérité que la baisse est, en général, un moyen de se

garantir des pertes, un résultat de la force des choses, trouve enfin sa confirmation dans un grand nombre de preuves.

Ainsi, dans l'état normal, en l'absence de toute concurrence inopportune, les prix des places sont régulièrement baissés pendant la mauvaise saison. Pourquoi? parce que les intempéries produisant le même effet que l'exubérance des services, c'est-à-dire la rareté des voyageurs, on s'efforce de les combattre par le même moyen (1).

Ainsi, la baisse se manifeste tous les jours, avec la plus grande intensité, sur les routes que n'exploitent pas les Messageries Royales, lorsque les services s'y trouvent en disproportion avec l'activité de la circulation.

De plus, une baisse considérable n'a que très-rarement atteint les articles de messagerie, dont le transport forme cependant une forte partie du produit d'une exploitation. Pourquoi cette différence? Parce que les funestes effets de la création de services inopportuns sont infiniment moins sensibles sur cette nature d'objets de transport que sur les voyageurs. Ceux-ci forment un élément mobile, qu'il n'est pas impossible de détacher des entreprises qui en sont en possession. Les articles de Messagerie, au contraire, dépendent du commerce qui ne change pas aisément ses habitudes, qui

---

(1) Aux mois de novembre et décembre derniers, l'administration des Messageries Royales a baissé spontanément ses prix de 20 p. 0/0, en moyenne, sur les dix principales routes de France, savoir:

Sur celles de		Sur celles de	
Bordeaux, de.	20 0/0	Metz, de.	26 0/0
Toulouse.	21	Strasbourg.	22
Rennes.	14	Lyon.	22
Calais.	14	Besançon.	22
Lille (service du matin). . .	19	Nantes.	25

ne rompt pas sans motif des relations fondées sur une longue expérience de soins et d'exactitude, de solvabilité et de bonne foi. La baisse étant donc plus rarement nécessaire pour retenir ce genre de clientèle, elle est peu mise en usage, ce qui prouve qu'on ne l'emploie pas sans nécessité.

Enfin, ses causes, ses effets, son but, ont été l'objet d'un examen approfondi, sévère même, mais impartial, dans le procès que l'Administration des Messageries Royales et celle de la Compagnie Laffitte et Caillard ont eu à subir de la part de l'entreprise des Messageries Françaises.

Eh bien! devant la Cour royale de Paris, après le débat le plus complet et le plus animé, M. l'avocat-général Bresson, dans des conclusions pleines de hauts aperçus, a déclaré qu'à ses yeux la baisse ne présentait aucun caractère non pas de culpabilité, mais même de déloyauté. Et devant la Cour royale de Lyon, saisie de nouveau de l'affaire par renvoi de la Cour de Cassation, voici comment l'a envisagée M. l'avocat-général Laborie, dans son réquisitoire si lumineux et si complet, dont les conclusions ont été adoptées par l'arrêt:

« Ce que nous pouvons admettre comme une vérité dé-
« montrée, a dit ce magistrat, c'est que partout où la pro-
« duction vient brusquement dépasser, je ne dirai pas les
« besoins, mais les habitudes de la consommation, elle a
« pour résultat inévitable une perturbation momentanée,
« et pour conséquence nécessaire l'avilissement des prix.
« Cela est vrai surtout en messagerie; car les capitaux qui
« vivifient cette industrie se dévorent eux-mêmes s'ils ne
« reçoivent pas un aliment journalier; et, comme on vous
« l'a très-bien expliqué, pour la messagerie, la production
« d'un jour n'a pas de lendemain. »

Et plus loin: « Ce qu'il faut reconnaître également,
« a ajouté ce magistrat, c'est que l'avilissement des prix

« lorsqu'il y a surabondance de produits, est un moyen « d'augmenter la consommation. En messagerie, plus qu'en « toute autre industrie, la baisse est un appel aux voya- « geurs, et cet appel est toujours entendu. Je trouve dans « les pièces de la Compagnie générale deux tableaux cons- « tatant que, sur la route de Paris à Metz, par exemple, le « nombre de ses voyageurs qui, pendant l'année 1836, « avait été de six mille cent cinquante-neuf, s'est élevé, « dans l'année de la concurrence et de la baisse, à dix mille « cent trente-cinq.

« Je n'accepte pas cette différence si remarquable comme « le seul résultat de la baisse; d'autres circonstaces ont dû « y concourir, mais il est certain que l'influence de la baisse « n'y a pas été étrangère.

« Ainsi, tenons pour certain que la concurrence, par « cela seul qu'elle se produit brusquement, détermine for- « cément une baisse; reconnaissons aussi que, lorsqu'elle « se jette sur les routes déjà suffisamment desservies, il « faut, de deux choses l'une, ou que les anciennes entre- « prises démontent leurs services pour faire place à la nou- « velle, ou qu'elles réduisent les prix jusqu'à la limite où le « bon marché conviera les voyageurs à remplir complète- « ment le vide des voitures. Nous avons vu l'un et l'autre « fait se produire sur les différentes lignes occupées par « les anciennes entreprises, dès l'apparition des Messageries « Françaises. La Compagnie générale a démonté plusieurs « services sur quelques-unes de ces routes; loin de s'aven- « turer dans tous les hasards d'une concurrence exagérée, « elle a opéré une prudente retraite là où les habitudes de « la circulation ne lui permettaient pas d'espérer une « compensation à d'imminens sacrifices. Sur les routes où « le nombre des voyageurs présentait plus de ressources,

2.

« des baisses se sont opérées : c'était une conséquence iné-
« vitable de la surabondance des moyens de transport (1). »

Après cette appréciation si nette, si précise, de la part de magistrats dont les lumières, la position, les hautes fonctions, sont autant de garans d'impartialité, l'Administration des Messageries Royales n'ajoutera rien à sa démonstration.

Mais un autre reproche a été adressé par M. le baron Charles Dupin aux deux grandes Compagnies; est-il mieux fondé que les précédens ? C'est celui d'avoir, après la destruction des modestes entreprises, élevé, sans pitié pour les voyageurs, leurs tarifs, non-seulement au juste prix, mais bien au-dessus des limites dans lesquelles chacun eût pu vivre et prospérer.

Si l'Administration des Messageries Royales, après la cessation d'une concurrence, avait relevé ses tarifs au-dessus du taux antérieur, elle ne s'en défendrait pas, car elle n'aurait fait qu'user de son droit, que pratiquer ce qui est universellement admis dans toutes les branches du commerce. Son industrie étant libre, soumise à toutes les chances de la concurrence, il serait inique qu'elle ne pût en recucillir les avantages, alors qu'elle doit en subir les inconvéniens.

Mais ce surhaussement de prix qu'on lui reproche n'aurait pu que difficilement avoir lieu, par suite des habitudes de bon marché que la baisse crée dans le public, et contre lesquelles il serait peut être difficile de lutter. Au

---

(1) Les Tribunaux de Saint-Omer, de Périgueux et d'Angoulême, qui ont été saisis de procès analogues à celui qu'a terminé l'arrêt de la Cour royale de Lyon, ont, comme elle, donné complètement gain de cause aux Messageries Royales.

…istration des Messageries Royales

28	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840
»	80 »	40 »	80 »	80 »	75 »	88 »	80 »	80 »	80 »	50 »	50 »	74 20
»	92 »	75 »	90 »	90 »	90 »	99 »	87 »	87 »	87 »	60 »	60 »	87 »
»	45 »	32 »	45 »	45 »	40 »	49 50	45 »	35 »	25 »	25 »	25 »	38 90
»	48 50	35 »	48 50	48 50	48 50	48 50	25 »	28 »	43 50	32 »	32 »	24 »
»	26 »	21 »	26 »	26 »	26 »	28 50	23 »	23 »	26 »	20 »	20 »	25 50
»	40 »	22 »	40 »	40 »	40 »	44 »	40 »	40 »	32 »	25 »	25 »	40 50
»	60 »	44 »	60 »	60 »	60 »	66 55	60 »	60 »	50 »	37 »	37 »	51 75
»	55 »	45 »	55 »	55 »	55 »	52 80	48 »	50 »	50 »	37 50	38 »	56 50
»	48 »	44 »	48 »	48 »	48 »	32 »	38 »	45 »	38 »	38 »	36 »	47 50
»	48 »	48 »	48 »	48 »	45 75	46 »	46 »	46 »	46 »	40 »	35 »	38 50
) »	542 50	406 »	540 50	540 50	528 25	554 85	492 »	494 »	477 50	364 50	358 »	484 35
1/2	50 1/2	38	50 1/2	50 1/2	49	51 1/2	46	46	44 1/2	34	33	45

surplus, il n'a jamais été mis en pratique, ainsi que le prouve le tableau ci-joint.

Il donne le maximum des prix qui ont été perçus chaque année, depuis 1806 jusqu'à 1840 inclusivement, sur les dix principales routes de France, pour les places du compartiment d'intérieur des diligences (le seul qui ait toujours existé). Il résulte de ce tableau que la décroissance a été constante, en sorte que la moyenne de ces prix, qui était de 77 centimes et demi par lieue en 1806, n'a plus été en 1840 que de 45 centimes (1).

Ce n'est pas tout; comme il existe dans les voitures plus de places au-dessous qu'au-dessus du prix de celles d'intérieur, et que les prix les plus élevés n'ont pas été perçus pendant l'année entière, la moyenne générale des prix de toutes les places s'est trouvée réduite, pendant l'année 1840, à 36 cent. par lieue. Cependant, les concurrens eux-mêmes des Messageries Royales ont déclaré que, dans le système ordinaire de la messagerie, le prix de 45 cent. par lieue est le dernier terme du bon marché. Dans son réquisitoire déjà cité, M. l'avocat-général Laborie disait devant la Cour royale de Lyon: « le prix moyen pour le transport des voyageurs « ne dépasse pas aujourd'hui, dans les circonstances normales, 45 cent. par lieue. Or, plusieurs témoins, appelés « devant les premiers juges par la Compagnie Française, « ont affirmé que c'est là, dans le système ordinaire de la « messagerie, la dernière limite du bon marché. La Compa-

(1) Dans ces prix ne sont pas compris les pour-boire des conducteurs et postillons, que les voyageurs ont payés à part, jusqu'en 1840. A partir de cette année, ils devront être déclarés à l'Administration des Contributions indirectes, et, par conséquent, faire partie du prix des places.

« gnie Française elle-même, dans un Mémoire manuscrit, « nous atteste qu'une entreprise ne prospère pas si elle ré« duit davantage ses tarifs habituels. » On peut juger, par ce rapprochement, des efforts que fait l'Administration des Messageries Royales pour satisfaire le public.

Pourrait-on avec justice taxer d'exagération des prix aussi peu élevés? Qu'on les compare à ceux des entreprises de transport des pays étrangers, et l'on se convaincra que la France est l'une des contrées de l'Europe où l'on voyage dans les grandes diligences au meilleur marché. Et quelle différence d'ailleurs, sous le rapport de la commodité, entre nos voitures publiques et celles de quelques-uns des autres pays, par exemple de l'Angleterre, où la plupart des places ne sont pas abritées!

Quant au reproche fondé sur le ralentissement de la marche des voitures, l'administration des Messageries Royales en nie formellement la justice; et quel esprit sage et impartial ne le repousserait, en considérant que l'on parcourt la distance

		DISTANCES en myriamètres.	DISTANCES autrefois en lieues.
de Paris au Hâvre	en 16 heures.	20,8	51 1/2
— à Rouen	en 10 heures.	13,7	34 1/2
— à Dieppe par Forges,	en 12 heures	16,8	42
(ce que l'on ne fait jamais en poste)			
— à Lille	en 22 heures.	23,5	60
— à Valenciennes,	en 18 heures.	20,1	52
— à Boulogne,	en 20 heures.	23,6	56 1/2
— à Bordeaux,	en 48 heures.	56	155 1/2

N'est-ce pas là une grande vîtesse pour des voitures publiques, et n'expose-t-elle pas à quelque responsabilité? Qu'il arrive malheureusement un de ces accidens dont la fréquence est toujours en proportion de la rapidité de la

marche, on se récrie, on accuse les entrepreneurs de mettre par cette vîtesse la vie des voyageurs en péril; les tribunaux les condamnent à de forts dommages-intérêts; en sorte qu'ils ne peuvent échapper à l'un de ces reproches; ou de mal servir le public quand leurs voitures vont modérément, ou de compromettre sa sécurité quand elles vont vîte.

Sans doute, sur toutes les lignes la rapidité n'est pas aussi grande; mais il n'en saurait être autrement, parce que partout les routes ne sont pas également bien tracées, et qu'on ne peut évidemment obtenir la même vîtesse dans les pays montueux que dans les plaines, sur les routes d'un entretien négligé que sur celles où il ne laisse rien à désirer. Cependant, l'administration des Messageries Royales peut l'affirmer, la vîtesse est en progrès constant sur toutes les lignes que desservent ses voitures.

Reste enfin le reproche de bénéfices monstrueux, d'outrecuidance de prospérité, adressé aux deux principales entreprises de messagerie.

Malheureusement, il n'est pas plus fondé que les autres. Voici les faits :

L'Administration des Messageries Royales ignore quels sont les bénéfices de l'entreprise Laffitte et Caillard; elle peut seulement citer cette circonstance concluante que les actions de cette Compagnie, fondée il y a quatorze ans avec un capital de 6,000,000, sont au-dessous du pair.

La Société des Messageries Royales, il est vrai, n'est pas dans la même position. Elle a vu s'accroître l'importance de son fonds social; ses actions, en effet, créées au prix de 10,000 fr. il y a plus de quarante ans, représentent aujourd'hui une valeur d'environ 40,000 fr. chacune. Mais leur augmentation provient de l'accumulation successive du fonds de réserve, et surtout de l'accroissement de valeur

des immeubles considérables qui servent à l'exploitation. Ces immeubles, situés dans le quartier de la Bourse et le faubourg Poissonnière, ont, depuis que la Société les possède, quintuplé de valeur, par le simple effet du temps, de leur situation et de la prospérité publique.

Quant aux dividendes répartis aux actionnaires, ils ont été, en moyenne, pendant les dix derniers exercices clos (de 1830 à 1840), déduction faite de la portion affectée à la réserve, de 1,925 fr. par action, c'est-à-dire de moins de cinq pour cent de la valeur actuelle. (1). Or, pour obtenir ce résultat, qui forme un total annuel de 481,250fr., la Compagnie dépense plus de *onze millions*! Quelle est donc l'entreprise ayant un mouvement d'affaires aussi considérable qui pourrait se contenter d'un moindre bénéfice? Si l'on tient compte ensuite de ce que l'industrie du transport offre de précaire, des attaques qui l'assaillent de tous côtés; si l'on considère que la Société des Messageries Royales ne doit sa position commerciale qu'à des efforts continués pendant quarante ans, ne reconnaîtra-t-on pas que ses bénéfices, sa prospérité, légitimes dans leur source, modestes dans leurs résultats, sont loin de mériter les qualifications injurieuses dont ils ont été l'objet? Et qui donc consentirait désormais à consacrer ses capitaux ou ses talents à l'industrie, si elle n'offrait comme compensation aux chances de ruine que le reproche d'*outrecuidance* en cas de succès?

Tels sont les faits que l'Administration des Messageries Royales croit devoir opposer aux imputations de M. le baron Charles Dupin. Elle rend trop de justice à l'élévation d'es-

(1) Il n'est point payé d'intérêts aux actionnaires en dehors des dividendes.

prit de ce savant orateur pour ne pas espérer que, revenu d'injustes préventions, il éprouvera quelque regret d'avoir signalé, disons le mot, à l'animadversion publique, un établissement qui a fondé et perfectionné en France l'industrie de la Messagerie actuelle; qui a su résister aux funestes contre-coups de nos commotions politiques; qui donne enfin cet exemple, utile de nos jours, que la loyauté, l'exactitude à remplir ses engagemens, et des soins persévérans exclusivement appliqués à une industrie spéciale, peuvent assurer une longue existence aux sociétés de commerce.

Quelle n'est pas en France la contradiction des esprits? on exalte les avantages de l'association des capitaux; on reconnaît qu'elle seule peut accomplir les opérations de longue durée, celles qui exigent de grandes avances avant de procurer des bénéfices, celles dont la non réussite serait désastreuse pour une seule fortune et s'allége par la répartition de ses effets. On sollicite, on presse, on stimule la formation de ces associations; et puis, quand il en est une qui, surmontant les obstacles, s'élève, grandit, se maintient, on s'acharne aussitôt à sa ruine, on se récrie contre sa puissance, on l'accuse d'être un obstacle à la petite industrie, à l'utile emploi des petits capitaux. Mais qu'est-elle donc elle-même, sinon un assemblage de petits capitaux et une réunion de petites industries?

Soyons donc conséquens, et si nous voulons les avantages, sachons supporter les inconvéniens. Gardons-nous de cet étroit esprit d'égoïsme et de nivellement qu'offusque tout genre de supériorité. Prenons garde enfin qu'on ne puisse dire avec fondement, que si nous avons l'ardeur qui sait détruire, nous manquons de la patience et de la persévérance qui seules savent édifier ou conserver.

Oui, sans doute, on marche sur la pente des révolutions

quand la justice étant bannie de la société, la faiblesse n'y trouve plus protection contre la force. Mais on n'y est pas entraîné moins rapidement, quand toute longue durée y est représentée comme un abus, toute prospérité comme une injustice, toute puissance comme une tyrannie.

Un mot, enfin, sur les pétitions qui ont été l'objet du renvoi à M. le ministre du Commerce, et que l'administration des Messageries Royales connaît seulement par le rapport fait à la Chambre des Pairs.

Chacun des pétitionnaires y indique les meilleurs moyens, à son avis, de réprimer des abus qui n'existent pas.

Il faudrait, dit l'un, contraindre celle des entreprises qui aurait triomphé de ses rivaux par la baisse, à la maintenir pendant plusieurs années encore.

Mais la liberté du commerce et le droit de propriété ne seraient plus que de vains mots, si l'on pouvait violenter ainsi les citoyens dans la disposition de leurs capitaux, et dans l'exercice du plus sacré de leurs droits, le travail.

Et qui donc pourrait décider si une entreprise devrait sa chute à la baisse plutôt qu'à une organisation vicieuse, à des fautes de gestion, à l'insuffisance de son capital, à la perturbation enfin que sa création inopportune aurait jetée sur les routes, dans l'industrie tout entière du transport?

On voudrait prohiber la baisse; mais n'est-elle pas un stimulant nécessaire toutes les fois que la mauvaise saison, la stagnation du commerce ou d'autres causes ralentissent la circulation?

Qu'est-ce donc qu'un moyen de répression que réprouvent également les principes de notre droit public, la possibilité d'application et les nécessités de l'industrie?

C'est un tarif que réclament les autres pétitionnaires; mais ce moyen serait-il plus juste et plus praticable?

Sans doute, l'imposition d'un tarif ne viole point la liberté, quand elle s'applique à un genre de commerce ou d'industrie protégé par un monopole. En concédant un droit exclusif, le Gouvernement a celui d'en fixer le mode d'exercice, et d'y apporter les limitations qu'il juge convenables dans l'intérêt général.

Mais la messagerie, qui est une voie ouverte, où chacun peut se jeter à son gré, ne saurait être soumise à ces conditions. Qu'une telle mesure fût une fois adoptée à son égard, et l'on verrait bientôt, dans toutes les industries, ceux qui ne peuvent surmonter les difficultés de la concurrence, solliciter du Gouvernement l'établissement d'une règle commune, d'un niveau propre à rabaisser chez leurs rivaux la supériorité que peuvent donner des capitaux plus abondans, des relations plus anciennes ou plus étendues, une plus forte dose de talent ou d'activité.

Que de difficultés, d'ailleurs, ne présenterait pas l'établissement d'un tarif! Comment lui faire suivre les variations qui doivent résulter des saisons, de l'affluence ou de la rareté des voyageurs, des mouvemens du commerce, du plus ou moins grand nombre d'entreprises qui desservent la même route, etc., etc.; circonstances qui toutes exercent une si grande influence sur les prix du transport?

Comment déterminer un prix de revient applicable à toutes les routes?

Quel mode adopter? Un maximum ou un minimum? Mais, dans tous les cas, pourrait-on empêcher un entrepreneur de donner ses places à un taux plus bas que le prix déterminé? Qui s'en plaindrait? Ce ne serait pas,

sans doute, le voyageur à qui profiterait cette infraction. Il est en usage d'ailleurs, dans toutes les entreprises, d'accorder des compositions aux maisons qui font des expéditions considérables, aux relayeurs, aux employés, aux militaires, aux indigens. Dans ce nombre, il en est qu'on ne pourrait proscrire sans injustice, d'autres sans inhumanité. Le minimum ne saurait donc être rigoureusement maintenu. Il ne pourrait avoir qu'un effet, celui de rendre les entrepreneurs de bonne foi, ceux qui l'observeraient religieusement, entièrement dupes des autres qui, par des compositions clandestines, attireraient à eux les voyageurs et les expéditions; car la rigoureuse surveillance, nécessaire pour assurer l'exécution d'un tel réglement, serait évidemment rendue impossible par la multiplicité des agens qu'elle exigerait dans toute l'étendue de la France.

Ces simples aperçus, auxquels l'Administration des Messageries Royales croit devoir se restreindre ici, suffiront sans doute pour faire ressortir ce que présentent d'impraticable et de contraire à la justice, ainsi qu'aux principes de la liberté du commerce, les moyens proposés par les pétitionnaires.

Les hautes lumières du Comité de la Chambre des Pairs ne lui ont pas failli dans leur appréciation : « Contraindre, a-t-il dit par l'organe de son noble rapporteur, « un entrepreneur à continuer son commerce à perte, et « cela, pour le punir d'avoir triomphé de ses rivaux par son « industrie et ses propres sacrifices d'argent, ce serait évidemment, de la part du Gouvernement, une application, « pour ne pas dire un abus de pouvoir, qui ne semble pas « justifié par un intérêt assez général : il y aurait violence « exercée contre la liberté du commerce. »

Et plus loin, s'expliquant sur la demande d'un tarif: « Si « le vœu des pétitionnaires était accueilli, continuait le « rapporteur, le Gouvernement imposerait un tarif et des « conditions aux entrepreneurs de diligences, en même « temps qu'il leur rendrait impossible le monopole dont le « tarif et les conditions sont toujours le prix; il y aurait « donc de sa part inconséquence et évidente injustice. »

Il n'est, il faut le dire, pour la Messagerie que deux régimes possibles : celui de la limitation, ou celui de la liberté; celui qui existait avant 1817, ou celui qui est en vigueur aujourd'hui. Or, dans l'état des esprits, avec les habitudes prises, les droits acquis, pourrait-on, sans danger, tenter d'enlever à cette branche d'industrie la liberté dont elle partage la jouissance avec toutes les autres, alors surtout que l'intérêt général est loin de réclamer une pareille mesure, puisque partout le service du transport est assuré et à bas prix? Quelles en seraient d'ailleurs les conséquences? de faire crier au privilége si le Gouvernement se montrait sobre d'autorisations, et de produire les inconvéniens de la concurrence sans les avantages de la liberté, s'il les accordait trop facilement.

Qu'on ne croie pas, cependant, que l'Administration des Messageries Royales trouve dans la législation actuelle des avantages qui lui en fassent désirer le maintien. Autant que toute autre entreprise elle ressent les effets de la concurrence illimitée, et aurait intérêt à la voir prévenir. Si elle parvient à y résister, c'est uniquement par l'avantage que lui donne la confiance du public et du commerce, confiance qu'elle doit à son antériorité de possession, et aux efforts incessans qu'elle a faits depuis quarante ans pour l'acquérir et la conserver.

Sans doute, plusieurs entreprises de Messagerie plus ou moins considérables ont échoué à diverses époques, et cette industrie a vu ainsi, comme tant d'autres, dissiper des capitaux qui auraient pu trouver ailleurs un utile emploi. C'est un mal. Mais qu'on ne se méprenne pas sur sa cause : ce n'est pas à l'existence des entreprises générales qu'il faut l'attribuer, mais seulement aux conditions particulières à l'industrie du transport. Dans les autres branches du commerce, la consommation n'est pas circonscrite à une contrée, à un point : la France entière, l'Europe, l'étranger, offrent de nombreux débouchés, un vaste champ à la concurrence. En messagerie, au contraire, chaque service ne peut trouver d'aliment que sur la route même qu'il parcourt, que dans les localités qu'il dessert; la concurrence y est nécessairement concentrée. Il n'y a donc place sur chaque ligne que pour un nombre limité de services, et s'il s'en établit outre mesure, il faut que tous ou quelques-uns du moins succombent.

D'un autre côté, dans ce genre d'industrie, les capitaux ne se convertissent pas en marchandises, en corps certains qui les représentent avec plus ou moins d'avantage, qui restent en la possession du messagiste quand il n'en trouve pas l'emploi, mais en services dont la valeur s'évanouit, quand ils ne sont pas utilisés au moment même où ils se produisent. Les pertes doivent donc y être considérables.

Enfin, ce qui a pu causer quelques mécomptes, c'est cette opinion que là où un service prospère, la survenance d'un second ne fera qu'enlever au premier la moitié de ses bénéfices. C'est une erreur capitale. Un second service, en effet, vient doubler les frais; il faut donc pour que l'un et l'autre subsistent que la recette double également, résultat bien difficile à obtenir. Si un service exige un million de dépense

annuelle pour procurer un bénéfice de 50,000 francs, il est clair qu'un second service coûtant la même somme, il faudra pour que le bénéfice originaire continue à exister, que la recette augmente du million nécessaire pour couvrir le surcroît de dépense. Si, au contraire, elle reste stationnaire, là où il y avait un bénéfice avec un seul service, il y aura un déficit de 950,000 francs avec deux.

On le voit donc, l'industrie de la messagerie est une matière toute spéciale, et ce serait une témérité d'esprit que de prétendre juger les questions qui s'y rattachent, sans s'être enquis des faits, sans avoir étudié ses exigences et ses procédés.

Vainement les détracteurs des grands établissemens de messagerie voudraient intéresser le public à leur destruction. Ce qui importe au commerce et aux voyageurs, c'est la sécurité, la célérité, la facilité du transport et la modération des prix; or, le bon sens leur indiquera toujours qu'ils trouveront ces avantages dans les grands établissemens, plutôt que dans des services isolés, fractionnés, sans cohésion, sans unité de direction.

C'en est assez sans doute des faits et des aperçus qui précèdent, pour réfuter des assertions erronées et des propositions non moins injustes qu'impraticables.

Loin de fuir la lumière, l'Administration des Messageries Royales l'appelle sur ses actes. Elle ne saurait rester plus long-temps en butte à des préventions aveugles, à de perfides accusations. Que le Gouvernement se livre à un examen sérieux et complet des questions qui se rattachent à l'industrie du transport, elle fera tout pour le lui rendre facile. Alors deviendront manifestes les difficultés de la pratique; alors, les esprits graves et impartiaux devront rendre

à l'administration des Messageries Royales cette justice, que tout, dans sa conduite, a été la conséquence de la législation actuelle; que si, cédant à la nécessité, elle a soutenu la concurrence qui désole cette industrie, elle l'a fait sans s'écarter de la droiture qui convient à des négocians honorables, à des hommes pour lesquels le témoignage de leur conscience et l'estime de leurs concitoyens seront toujours le bien le plus précieux.

Paris, le 25 janvier 1841.

Les administrateurs des Messageries Royales.



TRACÉ DIRECT

Présenté par

MM. S. MONY, E. FLACHAT, J. PETIET, FÉLIX TOURNEUX
INGÉNIEURS

Discussion du Tracé
sur la berge droite du Canal de l'Ourcq
et du Projet de loi
présenté
à la Chambre des Députés

Paris

L. MATHIAS (AUGUSTIN)
LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE-INDUSTRIELLE
Quai Malaquais, 15

1841

6

TRACÉ DIRECT

présenté par

MM. S. MONY, E. FLACHAT, J. PETIET, FÉLIX TOURNEUX

INGÉNIEURS

—

Discussion du Tracé
sur la berge droite du Canal de l'Ourcq
et du Projet de loi
présenté
à la Chambre des Députés

IMPRIMERIE D'AMÉDÉE GRATIOT ET Ce,
Rue de la Monnaie, 11.

6

TRACÉ DIRECT

PRÉSENTÉ PAR

MM. S. MONY, E. FLACHAT, J. PETIET, FÉLIX TOURNEUX

INGÉNIEURS

DISCUSSION DU TRACÉ SUR LA BERGE DROITE DU CANAL DE L'OURCQ
ET DU PROJET DE LOI
PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PARIS

L. MATHIAS (AUGUSTIN)
LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE-INDUSTRIELLE
Quai Malaquais, 15

1841

PREMIÈRE PARTIE.

ÉTUDE DU TRACÉ DIRECT.

CHAPITRE Ier.

UTILITÉ PUBLIQUE DU CHEMIN DE FER.

L'établissement d'un chemin de fer de Paris à Meaux doit avoir pour but : 1° d'apporter plus d'économie et de rapidité dans la circulation de voyageurs et de marchandises existant actuellement entre les deux villes ; 2° de se prêter, le mieux possible, aux prolongements et embranchements dont l'Etat pourrait autoriser ultérieurement la construction.

L'utilité publique d'une entreprise de ce genre, lorsqu'elle est confiée à l'industrie particulière, doit se mesurer non seulement par les avantages que le public étranger à l'entreprise doit en retirer, mais encore par les profits probables que la compagnie concessionnaire est en droit d'attendre de l'exploitation de la ligne. Nous ne parlons pas de l'utilité qui peut en résulter pour l'Etat sous le rapport politique et sous le rapport financier. Il est certain qu'un accroissement dans les circulations résultant de l'économie de temps et d'argent, augmente les transactions commerciales et profite au Trésor public et à la prospérité générale du pays. Les avantages que la compagnie concessionnaire d'un bon

tracé de chemin de fer entre Paris et Meaux doit retirer de sa construction paraîtront clairement démontrés dans le chapitre III, où nous traiterons des produits. Nous nous contenterons ici de faire apprécier l'importance de cette ligne par le résumé des études statistiques, auxquelles nous nous sommes livrés, sur l'état des circulations et de celles qui en dépendent pendant les années 1838 et 1839. S'il y a quelque différence entre l'état dans lequel se trouvaient les choses à cette époque et le moment présent, ce ne peut être évidemment qu'une augmentation. Cette remarque a pour but de faire comprendre que, bien loin d'être exagérés, nos documents doivent être considérés comme se tenant plutôt en dessous qu'au dessus de la vérité présente.

Des Voyageurs.

Les voyageurs transportés dans la direction de Paris à Meaux, et qui peuvent être appelés à profiter de l'ouverture du chemin de fer, ne sont pas seulement ceux qui s'arrêtent à Meaux, mais aussi ceux des points situés dans un rayon de 8 à 10 myriamètres autour de cette ville, tels que Soissons, Reims, Laferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Epernay, Châlons-sur Marne, Coulommiers, Montmirail, Sézanne. L'économie du temps, indépendamment des avantages que l'on peut offrir sous le rapport du prix, ne sera pas de moins de 2 à 3 heures pour chacune de ces localités; il est donc hors de doute que des services particuliers s'établiront à Meaux en correspondance avec le chemin de fer, pour le transport vers ces différentes villes et les points intermédiaires; car ces services présenteront l'avantage inappréciable de faire franchir aux voyageurs sans passer la nuit en voiture, des distances qui s'élèvent jusqu'à 16 et 17 myriamètres.

Les recherches étendues auxquelles nous nous sommes livrés sur l'état actuel des circulations, nous permettent d'évaluer à 1,252 par jour le nombre des places offertes entre Paris et Meaux soit par les bateaux-postes du canal de l'Ourcq, soit par les voitures publiques qui parcourent la route de terre, et dont la

destination ne dépasse pas les points que nous avons nommés tout à l'heure. En supposant, selon l'usage de l'administration des contributions indirectes, que les 2/3 seulement de ces places soient occupés, évaluation que l'on sait être inférieure à la vérité, on ne doit pas porter à moins de 834 le nombre de voyageurs parcourant journellement la distance entre ces deux villes, ce qui donne un total de 304,410 pour les 365 jours de l'année.

Pour avoir le nombre total des voyageurs circulant entre Paris et Meaux il faudrait y ajouter : 1° deux malles-postes qui traversent chaque jour la ville de Meaux dans le sens d'aller et de retour ; 2° 30 à 40 chaises de postes qui ne portent pas moins de 2 à 3 personnes chacune ; 3° environ 20 voitures de maître, cabriolets, berlines et autres contenant chacune au moins 3 personnes ; 4° deux à trois voitures chargées d'Alsaciens, Wurtembergeois, etc., qui émigrent pour l'Amérique par convois composés quelquefois de 2 à 300 individus ; 5° un nombre journalier de piétons que l'on ne peut pas évaluer à moins de 100, parcourant la distance entière de Paris à Meaux.

Comme il n'y a pas lieu de croire qu'une notable portion des voyageurs qui emploient un de ces cinq derniers modes de transport, emprunteront la voie du chemin de fer, nous ne les ferons pas entrer dans l'évaluation des produits probables de l'entreprise ; mais nous devons les rapporter ici pour établir toute l'importance des circulations de la ligne de Paris à Meaux, et l'utilité publique qu'il y aurait à les favoriser par l'économie de temps et d'argent qu'on est en droit d'attendre de l'établissement d'un bon tracé de chemin de fer.

Des Marchandises.

Les expéditions de marchandises de Meaux sur Paris, ont lieu actuellement par quatre modes de transport : 1° les messageries ; 2° le roulage de terre ; 3° le canal de l'Ourcq ; 4° la Marne. Cette dernière est en ce moment en voie d'amélioration ; elle sera prochainement remplacée par la portion du canal de la

Marne au Rhin, comprise entre Meaux et Paris et qui est en cours d'exécution.

Les messageries transportent par an, au moins.	7,000 tonnes.
Le roulage de terre spécial de Meaux sur Paris, et représenté tant par les établissements de roulage que par les voitures particulières. . .	28,000
Le roulage de terre provenant des distances plus éloignées que Meaux transporte. . . .	55,000
Le canal de l'Ourcq apporte de Meaux à Paris.	158,000
Les arrivages par la Marne sont de. . . .	18,000
Total.	258,000

On verra dans le chapitre des produits quelle est la portion de cette masse de marchandises qui peut être appelée à emprunter la voie du chemin de fer projeté.

Pour achever de donner une idée de l'importance de la contrée dans laquelle doit être tracé ce chemin de fer, nous rappellerons qu'elle abonde en blés, avoines, fruits, bestiaux, laines, garance, etc. L'industrie y fait chaque jour de nouveaux progrès, ainsi que le témoignent les nombreuses manufactures et les moulins partout en activité.

Les envois de Meaux sur Paris consistent principalement en laines lavées, farines, céréales, etc. Ce dernier article est le plus important : on pourra en juger par ce seul fait que la valeur des transactions qui ont lieu chaque samedi au marché de Meaux sur les céréales, s'élève à plus d'un million de francs. Les plaines de la Brie sont, avec celles de la Beauce, les principales nourricières de la capitale. A une époque où la rareté des grains (en 1812) menaçait Paris d'une disette absolue, et où le gouvernement avait le plus grand intérêt à ce qu'une nouvelle complication ne vînt pas ajouter à ses embarras politiques, ce fut la Brie qui ouvrit ses réserves de céréales pour sauver Paris de la famine. La quantité qui fut fournie par un seul département, grâce aux efforts patriotiques de son préfet, M. de P...., suffit pour alimenter la capitale pendant le temps nécessaire.

On le voit donc, réduite à elle-même, la ligne de Paris à Meaux

offre déjà au plus haut degré le caractère d'utilité publique qui motive la construction d'un chemin de fer. Mais avant de décrire le tracé que nous proposons comme le meilleur et le seul praticable, il importe de faire voir que cette ligne n'est pas moins utile par les prolongements qui doivent s'y rattacher ultérieureme

Des prolongements du chemin de fer de Paris à Meaux.

Placée entre les commerçantes et industrieuses communes de La Chapelle-Saint-Denis et de La Villette, la station du chemin de fer de Paris à Meaux forme la quatrième grande entrée de chemin de fer dans la capitale. Elle est évidemment destinée à servir de tête de ligne aux chemins de l'est de la France, et cela avec d'autant plus d'avantage que cette position lui permet de se lier facilement, au nord de Paris, avec les lignes du Havre et de la Belgique, et d'attirer ainsi à travers la France le transit des voyageurs et des marchandises qui vont et viennent de l'est de l'Europe à la mer.

La ligne de Meaux est destinée dans un avenir certain, et que nous avons dû prévoir, à se prolonger : 1° sur Soissons, Reims et les Ardennes, par les vallées de l'Ourcq et de la Vesle; 2° sur Épernay, Châlons-sur Marne, Nancy et peut-être Strasbourg, par la vallée de la Marne; 3° vers le même point extrême du territoire par Sézanne et Vitry-le-Français, en suivant la vallée du Grand ou du Petit-Morin, si les raisons stratégiques obligent à construire cette ligne, plus directe à la vérité entre Paris et la frontière de l'est, mais aussi, nous devons le dire, moins commerciale que celle de la vallée de la Marne.

Nous devrions mentionner également les projets étudiés dans ce moment, par ordre de l'administration, pour la jonction de Lyon avec Paris, par la Haute-Bourgogne. Parmi ces projets, l'un suivrait la vallée de l'Aube pour franchir la chaîne de montagnes qui sépare le versant de la Seine de celui du Rhône; la partie comprise entre Paris et Arcis-sur-Aube serait commune aux lignes de

Strasbourg et de Lyon, et sortirait de la capitale, soit par la ligne de Corbeil, soit par celle de Meaux que nous proposons. Cette dernière même paraîtrait peut-être préférable par la brièveté du parcours et par la facilité de la jonction des lignes de Lyon et de Strasbourg, avec celles du Hâvre et de la Belgique. Comme l'opinion publique et le conseil général des Ponts-et-Chaussées n'ont pas encore été appelés à s'expliquer sur le mérite de cette combinaison, nous ne la rapportons ici que pour mémoire. Il nous importe de constater que la valeur du chemin de fer de Paris à Meaux, son importance, son utilité publique, en un mot, ne doivent pas se mesurer seulement par la valeur des relations existantes entre ces deux villes, mais qu'elle en acquiert une bien plus grande encore aux yeux des hommes éclairés, qui ne peuvent s'empêcher de reconnaître qu'elle est appelée à servir de tête à des lignes importantes vers l'est, et à faciliter leur liaison avec celles du nord et de l'ouest de la France.

CHAPITRE II.

CHOIX DU TRACÉ. — DESCRIPTION.

Choix du tracé.

Bien que la configuration du sol entre Paris et Meaux ne présente aucun obstacle grave à l'établissement d'un chemin de fer, il y avait lieu à choisir entre plusieurs directions pour joindre ces deux villes.

L'une, qui a dû être promptement rejetée à cause de sa longueur, aurait constamment suivi la vallée de la Marne. Son entrée à Paris aurait pu être placée, soit au boulevard de l'Hôpital dans la gare actuelle des chemins de fer de Corbeil et d'Orléans,

soit auprès du Bassin de l'Arsenal entre les rues de Bercy et de Charenton. Mais le développement de la vallée de la Marne, qui n'a pas moins de 75 kilomètres de longueur entre deux points, dont la distance à vol d'oiseau n'est que de 40,000 mètres, la difficulté de quitter cette vallée après la sortie de Paris pour se jeter dans les plaines où est établie la route actuelle de Meaux, ne nous laissait aucune hésitation à l'égard de cette combinaison ; nous avons dû y renoncer.

Le second moyen, qui paraît au premier aspect assez naturel, consisterait à emprunter une des berges du canal de l'Ourcq ; nous l'avons rejeté également. Nous nous dispensons d'en donner ici les motifs : on les trouvera détaillés dans la seconde partie qui traite spécialement des inconvénients de cette direction. Qu'il nous suffise de noter ici en passant que les difficultés inhérentes à ce tracé l'empêchent de jamais pouvoir servir de tête de ligne pour les importants prolongements que nous avons mentionnés ci-dessus. Cette impossibilité reconnue par les hommes de l'art a motivé la réserve faite par le conseil général des Ponts-et-Chaussées en faveur des tracés directs et relatés dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre des Députés, le 18 mars dernier, dans les termes suivants :

« Le conseil des Ponts-et-Chaussées a pensé que sans rien préjuger sur le mérite des deux tracés par la plaine, ni sur la suite qui pourra leur être ultérieurement donnée, etc... »

Une troisième combinaison restait seule ; elle consistait à suivre à peu près la direction de la route royale n° 3 de Paris à Metz. C'est celle à laquelle nous nous sommes définitivement arrêtés. Mais avant de faire connaître le tracé sur lequel nous appelons aujourd'hui le jugement du public, de l'administration et des Chambres, il convient de rappeler en peu de mots les travaux qui ont précédé notre choix définitif.

Deux tracés conçus à peu près dans le même esprit furent remis concurremment entre les mains de l'administration au mois de janvier 1839. L'un présenté par M. Michel (de Meaux), et rédigé par M. Baude, ingénieur des Ponts-et-Chaussées actuel-

lement chargé du service des chemins de fer dans le département de la Seine, fut déposé le 5 janvier 1839; l'autre rédigé et présenté par MM. S. Mony, E. Flachat et J. Petiet, ingénieurs, fut déposé le 9 du même mois.

Tracé de M. Baude.

Le tracé de M. Baude partait du boulevard extérieur de Paris entre la barrière de Pantin et celle du Combat; traversait les communes de La Villette, Pantin, Noisy-le-Sec et Bondy en se tenant à peu près parallèle à la route royale n° 3. Arrivé à ce dernier village il traversait la route royale pour se rapprocher de la voirie de Bondy qu'il desservait au moyen d'un embranchement de 600 mètres; et longeait de nouveau la route royale jusqu'à Claye en passant sur les communes de Livry, Vert-Galant et Villeparisis. Arrivé à Claye, il franchissait une seconde fois cette même route par un viaduc, descendait vers Fresne par la vallée de la Beuvronne, se dirigeait sur Précy où il passait une première fois la Marne, se tenait en levée dans la presqu'île de Lesches, passait une seconde fois la Marne sous Vignely, entrait en souterrain de 800 mètres de longueur dans le côteau de Villenoy, passait deux fois sous le canal de l'Ourcq pour éviter la courbe prononcée que forme ce canal en contournant le côteau, se dirigeait de là vers la Marne qu'il franchissait une dernière fois en amont du canal Cornillon, et arrivait à Meaux au niveau du sol sur la place du marché.

Les pentes et les rampes de ce tracé ne dépassaient pas 5 millièmes; les alignements étaient généralement longs et beaux et raccordés par des courbes dont le rayon variait de 1000 à 5000 mètres. Les travaux d'art étaient assez considérables. Sa longueur était de 39,885 mètres. Sa dépense totale était évaluée à 12 millions pour deux voies et à 10 en en posant d'abord une seule.

Tracé de MM. Mony, Flachat et Petiet.

Le tracé de MM. Mony, Flachat et Petiet, partait du boulevard

extérieur à gauche de La Villette près la barrière des Vertus. Il se dirigeait de là sur Aubervilliers et s'infléchissait vers la droite par un angle presque droit, mille mètres avant d'atteindre cette commune, franchissait le canal Saint-Denis et se développait sur le plateau en beaux et longs alignements, en laissant le canal de l'Ourcq constamment à gauche jusque auprès de la ville de Meaux. Il traversait ainsi les communes de Drancy, Aulnay, Sevran, Gressy, Trilbardout et Villenoy, et arrivait à Meaux le long du canal de l'Ourcq et près du pont sur la route royale.

Les pentes et rampes de ce projet n'excédaient pas 2 millièmes et demi. Les alignements étaient généralement longs et beaux, et raccordés par des courbes dont le rayon variait entre 1000 et 2000 mètres, les travaux d'art peu nombreux. Sa longueur totale était de 40,905 mètres. Sa dépense était évaluée à 9,300,000 fr. pour une seule voie, en faisant pour deux voies les achats de terrain, les travaux d'art et les terrassements.

Enquêtes de 1839.

Ce fut sur ces deux projets que s'ouvrirent les enquêtes d'utilité publique, le 14 février 1839, conformément à l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, dans les départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. L'utilité publique de l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et Meaux fut généralement reconnue dans les trois départements. Aucune opposition sérieuse ne s'éleva contre cette idée. Quant au choix entre les deux tracés proposés, la préférence fut donnée par les trois commissions à celui de M. Baude. Il fut reconnu, en effet, que cette ligne l'emportait pour le service des populations intermédiaires et de la voirie de Bondy, pour la facilité de ses prolongements ultérieurs et pour la commodité de l'arrivée à Meaux. Néanmoins, de vives discussions s'étant élevées entre les concurrents au sujet du mérite respectif des projets, sous le rapport de l'art et des dépenses, les commissions d'enquête déclinèrent leur compétence à cet égard, et déclarèrent qu'il y avait lieu de s'en rapporter sous ce double

point de vue à la décision du conseil général des Ponts-et-Chaussées, seul juge compétent en cette matière.

Il résulta de cette discussion, sur laquelle les commissions d'enquête ne voulurent point prononcer, diverses modifications dans chacun des deux projets.

M. Baude proposa, à partir de Claye, une variante étudiée qui, en reportant un peu vers la droite les deux passages de la Marne à Précy et à Vignely, supprimait le souterrain et le double passage du canal de l'Ourcq dans le coteau de Villenoy, supprimait également le passage de la Marne à l'amont du canal Cornillon, et plaçait le point d'arrivée à Meaux, à la place Lafayette, au niveau du sol. L'allongement de parcours qui résultait de cette variante était de 1500 mètres.

MM. Mony, Flachat et Petiet ajoutèrent à leur tracé un embranchement destiné au service de la voirie de Bondy, et modifièrent leur arrivée à Meaux, de manière à l'avoir également à la place Lafayette, mais à 4^{m} au-dessus du niveau du sol. Enfin, les deux concurrents auxquels n'avait pas échappé la valeur d'une jonction avec les lignes de l'ouest et du nord de la France, présentèrent des tracés de raccordement avec le chemin de fer de Paris au Hâvre par les Plateaux, dont une compagnie était alors concessionnaire. On se rappelle que la ligne des plateaux partait d'un point pris à Paris, dans les terrains Saint-Lazare, à gauche de la barrière Saint-Denis, et se dirigeait de là sur Saint-Denis. Quelle que fût la facilité du raccordement de la ligne de M. Baude avec le tracé des plateaux, il était évident que sous ce rapport l'avantage appartenait à la ligne de MM. Mony, Flachat et Petiet, qui, placée pour ainsi dire dans la plaine Saint-Denis, ne demandait qu'un embranchement peu dispendieux et d'une moindre longueur.

Tel était l'état des choses, lorsque le discrédit qui depuis quelque temps frappait les opérations industrielles et les chemins de fer en particulier, arrêta l'ardeur des concurrents et les engagea à attendre des circonstances plus opportunes pour presser l'administration de s'expliquer sur le choix des tracés soumissionnés.

D'ailleurs la chambre de commerce de Paris avait émis un avis conforme à ceux des commissions d'enquête. Mais le conseil municipal de Paris, saisi depuis longtemps de la question, ne se hâtait pas de faire connaître le sien, et en conséquence le conseil général des Ponts-et-Chaussées ne pouvait pas encore être appelé en toute connaissance de cause à délibérer sur les questions d'art et de dépenses pour lesquelles on attendait sa décision.

Tracé sur la berge du canal de l'Ourcq.

Ce fut sur ces entrefaites qu'un troisième projet, celui que chacun des ingénieurs des deux premières sociétés d'études avait repoussé, après mûr examen, comme impraticable, le projet de poser un chemin de fer sur une des berges du canal de l'Ourcq, fut déposé entre les mains de l'administration le 10 mars 1840. Les nouveaux soumissionnaires étaient MM. Gouze et Daugny et l'ingénieur qui avait signé le projet était M. Cordier, inspecteur divisionnaire des Ponts-et-Chaussées, en retraite.

Enquêtes de 1840.

Les enquêtes d'utilité publique furent ouvertes sur ce projet le 17 avril 1840, et les mêmes commissions qui avaient examiné déjà les deux premiers tracés furent appelées à s'expliquer sur le mérite du nouveau chemin de fer proposé entre Paris et Meaux.

Nous nous dispensons d'entrer ici, au sujet de ce projet, dans des détails que l'on trouvera dans la deuxième partie de ce mémoire. Nous nous contenterons de rappeler, que le point de départ du projet de M. Cordier pour Paris était placé près du bassin circulaire commun aux canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis et que son arrivée à Meaux était située sur le bord de la gare du Canal de l'Ourcq. Comme, d'ailleurs, les soumissionnaires annonçaient l'intention de redresser quelques-unes des courbes les plus raides que l'on rencontre dans le tracé du canal, cette dernière circonstance provoqua une réclamation de la part de M. Arnoux,

auteur d'un ingénieux procédé pour franchir les courbes d'un petit rayon sur les chemins de fer. Cet ingénieur présenta à l'administration un projet en tout semblable à celui de M. Cordier quant aux points de départ et d'arrivée. Seulement, plus confiant dans la bonté de son système pour franchir les petites courbes, il s'astreignait à suivre exactement tous les contours de la berge du canal de l'Ourcq entre Meaux et Paris, sans en rectifier aucun. Bien que des enquêtes spéciales aient été ouvertes sur le projet de M. Arnoux, nous croyons devoir, pour le moment, le confondre avec celui de M. Cordier sous le rapport de l'utilité publique. Il n'en diffère, en effet, que par une condition d'art plus rigoureuse et dont l'examen appartient au conseil général des Ponts-et-Chaussées. C'est, au reste, de cette manière qu'il fut envisagé dans les enquêtes ouvertes ultérieurement à son sujet.

La présentation du projet de MM. Gouze et Daugny devait provoquer, de la part des deux premières sociétés d'études, de sérieuses observations ; elles ne se firent pas attendre. Celles qui portaient spécialement sur les questions d'art ne durent être l'objet d'aucune décision de la part des commissions d'enquête ; on les trouvera, du reste, plus loin, ainsi que celles qui traitaient de la question d'utilité publique proprement dite ; nous ne les rapporterons donc pas dans cette première partie. Nous nous contenterons de rappeler le résultat des enquêtes.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Marne déclara l'utilité publique d'un chemin de fer de Paris à Meaux sur les bords du canal, mais à la condition que le chemin de fer aurait un prolongement jusque dans Paris, et qu'en outre il serait fait acquisition des terrains nécessaires pour éviter les courbes à petit rayon, afin que la vitesse des convois fut assurée, et la sûreté des voyageurs non compromise.

La commission de Seine-et-Oise déclara également l'utilité publique, mais en demandant expressément que le chemin de fer fut prolongé jusqu'à Paris.

La commission de la Seine, à une faible majorité, résolut affirmativement aussi la question d'utilité publique, mais en

maintenant formellement le premier avis qu'elle avait donné sur les deux premiers projets, et en laissant à l'administration le soin de décider lequel des tracés mérite la préférence.

Enfin la chambre de commerce de Paris se contenta de déclarer que, si le projet du canal réunissait les conditions des projets déjà présentés, il y avait lieu de l'admettre sur le même pied. Dans sa délibération, la chambre appela l'attention de l'administration sur diverses dispositions du projet du canal, et signala les inconvénients qu'il y aurait à supprimer l'un des chemins de halage sur un canal où la navigation est déjà fort active.

Nous terminons ici cette analyse rapide des enquêtes auxquelles ont donné lieu les divers projets de chemin de fer proposés entre Paris et Meaux. Il nous restait, pour la compléter, à faire connaître l'avis du conseil municipal de la ville de Paris. Mais cet avis, émis, après une attente de plus de neuf mois, le 19 mars dernier, lorsque déjà le projet de loi pour la concession du chemin de fer sur la berge du canal de l'Ourcq était présenté à la Chambre des Députés, appartient à un autre ordre de faits, et nous ne voulons point anticiper sur les dates.

Résultat des enquêtes d'utilité publique.

Cependant les discussions qui avaient eu lieu pendant les premières enquêtes entre les deux sociétés primitives sur les questions d'art et de dépenses, avaient amené dans chacune d'elles une connaissance plus approfondie des exigences d'un bon tracé de chemin de fer entre Paris et Meaux, et des meilleurs moyens d'y satisfaire. Désireux d'avancer la réussite d'une entreprise qui offre un si bel avenir, et cherchant de bonne foi la vérité, les concurrents ne devaient pas tarder à s'entendre pour un tracé unique et direct eutre les deux villes.

Nous avons rapporté plus haut les modifications introduites pendant les enquêtes dans chacun des tracés. Néanmoins, quel que fût désormais la supériorité du tracé de M. Baude, pour l'arrivée à Meaux et le service des populations intermédiaires, on

ne pouvait se dissimuler les inconvénients de son arrivée à Paris [1]. Il fallait traverser des terrains fort chers, et qui se couvrent journellement de constructions sur les communes de Pantin et de La Villette. Cet inconvénient était bien faiblement compensé par une plus grande facilité pour le service de la voirie de Bondy, service d'ailleurs plus onéreux que lucratif, pour lequel il n'y a aucun inconvénient à emprunter une partie de la berge du canal de l'Ourcq, à partir de la gare circulaire.

D'un autre côté, le tracé de MM. Mony, Flachat et Petiet, l'emportait évidemment sur celui de M. Baude pour l'économie de l'arrivée à Paris, à raison surtout des constructions élevées depuis les études sur la ligne adoptée, et comme d'ailleurs les hauteurs des points de départs étaient à peu près les mêmes, il y avait tout lieu d'espérer qu'il serait possible de réunir les deux tracés et de les fondre en un seul, qui satisfît aux vœux exprimés dans les enquêtes, pour le service des populations intermédiaires, en même temps qu'aux exigences de l'économie de construction la mieux entendue. C'est ce tracé tel que nous allons le décrire qui forme la base de la société qui nous unit aujourd'hui. Il n'est pas un de ses points importants, hâtons-nous de le dire, qui n'ait été examiné dans les enquêtes précédentes : il n'offre donc rien de nouveau sous ce rapport. Bien loin de se placer en dehors des questions qui ont été soumises au jugement de l'opinion publique, c'est au contraire de ce jugement même interprété sagement et dans l'intérêt de tous, qu'il est né. C'est sur ce tracé que nous appelons l'examen du conseil général des Ponts-et-Chaussées, et au besoin des deux Chambres, leur demandant de ne pas s'en tenir à la réserve stipulée en notre faveur dans la délibération du conseil, et relatée dans l'exposé des motifs de M. le ministre des travaux publics, car nous ferons voir combien une semblable réserve est vaine et illusoire. Nous demandons entre ce tracé, le

(1) M. Baude s'était adjoint ultérieurement pour l'étude du chemin de fer de Paris à Meaux, M. Félix Tourneux qui est depuis resté seul chargé de suivre l'instruction de son projet dans la nouvelle combinaison que nous faisons connaître.

seul que nous reconnaissions désormais comme nôtre, et celui qui emprunte la berge du canal de l'Ourcq, un examen comparatif sérieux et approfondi sous le rapport de la dépense de construction et d'exploitation, et au point de vue de l'utilité publique, déclarant d'avance que nous sommes prêts à nous soumettre au jugement des hommes impartiaux et éclairés auxquels nous en appelons, quels qu'ils soient, pourvu que ce jugement soit le résultat de l'examen comparatif que nous réclamons avec instance.

Tracé combiné.

Voici notre tracé, tel qu'il résulte des deux lignes soumises aux enquêtes publiques, et raccordées, pour n'en former qu'une seule, à la hauteur de Livry. Le chemin de fer de Paris à Meaux part d'un point pris à gauche de la barrière de La Villette et près de la barrière des Vertus. Il se porte par un premier alignement droit dans la direction du village d'Aubervilliers, s'infléchit vers la droite au moyen d'une courbe de 1,000 mètres de rayon, pour passer le canal Saint-Denis en aval de la 5e écluse, sur un pont de 6 m. 18 de hauteur. De là il se porte par un seul alignement droit vers Claye, en passant à 1,200 mètres au nord de Bobigny, et à 700 mètres de la voirie de Bondy. Cet alignement traverse le canal de l'Ourcq, sur un pont de 5 mètres de hauteur, à 1,450 mètres en amont de la voirie de Bondy, passe entre Sevran et la route royale n° 3, se tient parallèlement et à 100 mètres de distance de cette route, depuis le Vert-Galant jusqu'à Claye. Arrivé à Claye, le tracé s'infléchit de nouveau vers la droite, au moyen de deux courbes à grand rayon, et franchit la route royale n° 3 sur un viaduc de 7 m. de hauteur, en descendant vers Fresne par la vallée de la Beuvronne. Dans ce troisième grand alignement, le tracé traverse deux fois la Marne à Précy, et en amont de Montigny, et enveloppe les côteaux de Vignely et Villenoy, en se retournant vers la gauche. Au-delà de Villenoy le tracé continue à suivre le pied des côteaux qui bordent la rive droite de la Marne, et arrive à Meaux au

niveau du sol de la place Lafayette, où sera établi la station d'arrivée. Des stations seront établies pour le service des localités intermédiaires entre Sevran et Livry, à Villeparisis, Claye et Vignely.

L'inspection de la carte annexée au présent mémoire, fait voir que le tracé est parfaitement disposé pour desservir les nombreuses populations situées entre Paris et Meaux. Il se compose de quatre directions principales formées par de beaux et longs alignements, raccordés par des courbes dont le rayon minimum est de 1,000 mètres. Le grand alignement droit qui va depuis la traversée du canal Saint-Denis jusqu'à Claye, sans interruption, a une longueur de 21,000 mètres. Les pentes et les rampes n'excèdent pas 5 millièmes. La distance totale entre la station de Paris et celle de Meaux est de 42,000 mètres.

Si l'on veut d'abord faire les terrassements et travaux d'art pour deux voies, mais en en posant d'abord une seule, les dépenses d'exécution se résument dans les chiffres suivants.

Achats de terrains et de propriétés bâties. .	1,400,000 fr.
Terrassements.	2,200,000
Travaux d'art.	1,000,000
Etablissement de la voie de fer (pour une seule voie).	2,500,000
Clôtures et barrières.	130,000
Stations.	590,000
Ateliers, remisage.	470,000
Matériel d'exploitation.	1,120,000
Frais de direction et surveillance. / Somme à valoir pour frais imprévus. . . .	1,110,000
Total.	10,600,000

Si l'on veut poser une seconde voie il faut ajouter à cette somme :

Pose de la seconde voie. .	1,890,000 fr.	2,500,000
Matériel.	580,000	
Somme à valoir, direction.	230,000	
Total pour le chemin à deux voies.		13,100,000 fr.

Nous croyons que l'on peut avoir confiance dans les chiffres ci-dessus, car, d'une part, les sous détails qui ont servi de base à nos évaluations sont les mêmes qui ont été sanctionnés par l'expérience dans la construction des chemins de fer de Versailles et de Saint-Germain ; d'un autre côté, on n'a pas lieu de craindre des dépenses imprévues, sur une ligne où les terrassements ont généralement peu de hauteur et où on ne rencontre ni souterrain, ni ouvrages d'art importants. Les seuls qui méritent d'être cités sont les deux ponts à construire sur la Marne et qui auront chacun 80 mètres d'ouverture totale entre les culées.

Il nous est possible maintenant d'évaluer les produits probables qui résulteront de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Meaux ; c'est ce que nous allons faire dans le chapitre suivant.

CHAPITRE III.

APERÇU DES PRODUITS.

Il est toujours très difficile, dans une entreprise de cette nature, d'apprécier les produits auxquels elle peut prétendre. Néanmoins, en évitant les exagérations auxquelles les spéculateurs ne sont que trop portés à se livrer, il est toujours possible de fixer le minimum raisonnable qui doit être atteint dès les premières années de l'exploitation. Si nous ne consultions que l'exemple des chemins de fer qui partent en ce moment de la capitale, et celui de Corbeil en particulier, dont l'exploitation a le plus d'analogie avec celui de Meaux, il nous serait facile de poser des chiffres élevés que

personne néanmoins ne pourrait taxer d'exagération, car l'importance des populations situées le long de notre ligne et celle des routes qui aboutissent à Meaux nous conduiraient à une comparaison qui serait toute à notre avantage. Mais nos calculs, pour être plus modérés, n'en seront que plus certains; et ils ne paraîtront pas moins satisfaisants sans doute, s'ils conduisent à ce résultat, que le placement des capitaux dans l'entreprise du chemin de fer direct de Paris à Meaux ne rapportera pas moins de 5 à 6 p. 100.

Des Voyageurs.

Nous avons vu dans le chapitre premier que le nombre des voyageurs transportés par les services publics à la destination de Meaux et de ses environs, sans y comprendre ceux qui voyagent à pied, en poste ou dans des voitures particulières, n'était pas de moins de 304,410 annuellement. Il n'est pas une ligne sur laquelle l'ouverture d'un chemin de fer n'ait au moins triplé ou quadruplé la circulation. Nous supposerons que le nombre actuel soit à peine doublé, et que le nombre des voyageurs que le chemin de fer doit transporter soit seulement de 600,000.

Des Marchandises.

Paris étant bien plutôt un lieu de consommation que de production, par rapport aux provinces de l'Est, nous nous sommes occupés spécialement de la recherche du nombre de tonnes de marchandises qui affluaient de Meaux sur Paris; c'est ainsi, par exemple, que nous n'avons tenu aucun compte des transports en retour par le roulage de terre. Cette évaluation incomplète du mouvement commercial nous a amenés à reconnaître que le mouvement annuel des marchandises dans cette direction présentait une masse d'au moins 258,000 tonnes.

Mais il est certain que, sur ce nombre, il en est une grande

partie qui n'empruntera pas la voie du chemin de fer. Il convient d'en défalquer :

Les arrivages de la Marne, ci.	18,000 tonnes.
Une portion des marchandises du roulage de terre venant de trop loin pour déposer leur chargement à Meaux avec avantage, et qui est de.	25,000
Les quatre cinquièmes au moins des marchandises apportées par le canal de l'Ourcq, soit en nombres ronds.	120,000
Total.	163,000 tonnes.
Lesquels étant déduits de.	258,000
Donnent pour la quantité de marchandises qui emprunteront probablement la voie du chemin de fer	95,000 tonnes.

Nous supposerons néanmoins que cette quantité sera encore réduite, et que le chemin de fer ne transportera pas plus de 50,000 tonnes.

Ainsi, 600,000 voyageurs et 50,000 tonnes de marchandises, tels sont les seuls produits sur lesquels nous compterons pour le chemin de fer de Paris à Meaux. Appliquons-leur les chiffres du tarif que nous proposons.

Du Tarif.

Dans les localités où les circulations sont extrêmement actives, comme aux environs de Paris, la concurrence a habitué les voyageurs à des prix de transport extrêmement bas ; et il n'y a de chance de réussite pour une nouvelle entreprise que dans le cas où elle offre, sur les moyens existants, une économie non seulement de temps, mais encore d'argent. Il fallait donc s'attacher avant tout à ce que le tarif des dernières places sur le chemin de fer fut

moins élevé que celui des voitures publiques et des bateaux-postes auxquels il est appelé à se substituer.

Or, les prix de transport de Paris à Meaux par les voitures publiques sont actuellement : dans le coupé, 4 fr. à 4 fr. 50 c., intérieur, 3 fr. 50 c. à 4 fr., rotonde, 3 fr. 50 c., banquette, 3 fr.; soit, en moyenne, 3 fr. 50 c. à 4 francs.

Dans les bateaux-postes on paie: dans le premier salon, 3 fr. 25 c., dans le deuxième, 2 fr. 50 c.; soit, en moyenne, 2 fr. 87 c.

En appliquant au chemin de fer de Paris à Meaux un tarif analogue à celui du chemin d'Orléans, on aurait :

Voitures de	1re classe	10 cent. par kilom.,	soit pour la distance totale de 42 kilom.	4 fr. 20 c.
Id.	2e	7 c. 1/2	*Id.*	*Id.*	3 fr. 15 c.
Id.	3e	5 cent.	*Id.*	*Id.*	2 fr. 10 c.

c'est-à-dire en moyenne, 6 1/2 centimes par kilomètre; soit, pour la distance totale, 2 fr. 73 c.

Des calculs comparatifs analogues nous ont amenés à conclure que le tarif moyen à percevoir sur les marchandises devait être de 16 centimes par kilomètre; soit, pour la distance totale, 6 fr. 72 c.

Produit brut.

Les produits bruts du chemin seront donc les suivants :

600,000 voyageurs, à 2 fr. 73 c. . . .	1,638,000 fr.
50,000 tonnes de marchandises à, 6 fr. 72 c.	336,000
Articles de messageries, factage, etc. . .	26,000
Total.	2,000,000
Si l'on en déduit les frais de toute nature, estimés d'après l'expérience des lignes existantes à 50 p. 0/0, soit.	1,000,000

Produit net.

Le produit net obtenu est de. . . 1,000,000 fr.

Soit 9 43 pour cent du capital de 10,600,000 fr. nécessaire pour la pose d'une seule voie, et 7 14 pour cent du capital de

13,100,000 fr. porté en nombre rond à 14 millions, pour la pose des deux voies.

Si le nombre des voyageurs était triplé, et que le tonnage des marchandises s'élevât à 100,000 tonnes, on aurait pour le produit brut :

900,000 voyageurs, à 2 fr. 73 c.	2,457,000 fr.
100,000 tonnes, à 6 fr. 72 c.	672,000
Articles de messageries, factage, etc. . . .	51,000
Total.	3,180,000
A déduire 50 p. 0/0.	1,540,000
Reste pour produit net.	1,540,000 fr.

Soit 11 pour cent du capital de 14 millions, qui comprend largement les sommes nécessaires pour l'augmentation de matériel que nécessiterait une telle circulation.

Nous livrons ces chiffres à l'appréciation du public, en faisant remarquer qu'il est peu de lignes d'une aussi faible étendue qui présentent des produits plus beaux et plus assurés.

DEUXIÈME PARTIE.

—

COMPARAISON

DU CHEMIN DE FER PAR LA BERGE DU CANAL

AVEC LE TRACÉ DIRECT.

CHAPITRE Ier.

CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.

Aucun précédent ne justifie la création d'un chemin de fer sur la berge du canal.

La pensée de substituer des chemins de fer aux canaux, ou d'établir les uns sur les berges des autres, n'est pas nouvelle. En Angleterre, en Amérique, en France même, on a vu cette pensée se produire de temps à autre ; mais jamais jusqu'ici cette tentative n'a été suivie de réalisation. Loin de là, lorsqu'on s'est sérieusement occupé des projets de cette nature, on a toujours reconnu que les conditions d'établissement des chemins de fer sont si différentes de celles qui président à la construction des canaux, que la substitution de l'un à l'autre, ou même le simple établissement du railway sur les berges d'un canal était de toutes les solutions la plus mauvaise, quand elle n'était pas complètement impossible; et on y a renoncé.

En Angleterre, pays éminemment pratique, et dont les ingé-

nieurs sont loin d'être aventureux dans leurs conceptions, on trouve des exemples à l'appui de ce que nous venons de dire. Ainsi le chemin de fer de Manchester à Bolton et Bury avait été d'abord autorisé par acte du parlement à s'établir dans le lit du canal qui joint ces villes. Malgré l'autorisation législative, lorsqu'on s'est livré à l'étude approfondie du travail, on a reconnu que ce projet n'était pas exécutable, et l'on a construit le chemin de fer à gauche de l'Yrwel, tandis que le canal est à droite.

La Compagnie du chemin de fer de Croydon a acheté le canal de Croydon, qui pouvait lui faire concurrence. Il semble qu'il eut été tout naturel pour cette Compagnie d'établir ses rails sur la berge du canal, et de réunir dans ses mains une double exploitation par des moyens différents de transport. Elle n'a pas agi ainsi : elle a dépensé 16 millions pour faire son chemin, et comme le canal était coupé plusieurs fois par le railway, elle a supprimé le canal, et fait servir souvent la terre des berges pour ses propres remblais.

En Amérique, on a émis aussi de pareils projets, entre autres un chemin de fer sur les rives du canal de Schuylkill, mais on y a renoncé, et le chemin de fer qui s'achève en ce moment est complètement indépendant du canal.

En France, et dernièrement encore pour l'étude du chemin de fer de Paris à Lyon par la vallée de l'Yonne, on avait pensé à se servir des francs-bords du canal de Bourgogne. L'étude a prouvé qu'il n'y aurait pas d'économie, au contraire, et que rien d'ailleurs ne compensait l'infériorité de ce tracé au point de vue de l'art.

L'expérience a donc prononcé contre cette idée, séduisante au premier coup d'œil, de profiter d'un travail fait, et de réaliser une importante économie sur les achats de terrains, les terrassements, etc. C'est qu'en effet le mode d'après lequel le tracé d'un canal est établi est fort différent de celui qui règle le tracé d'un chemin de fer, c'est que les faibles rayons de courbure, qui n'ont aucun inconvénient dans un canal, sont un inconvénient de la plus haute gravité, si ce n'est une impossibilité dans un

chemin de fer; c'est enfin que cet établissement d'une voie nouvelle, à côté d'une voie ancienne, dont les conditions de construction sont invariables, crée à chaque pas pour les travaux d'art des difficultés sérieuses, et par suite impose de fortes dépenses.

Malgré l'absence d'écluses sur le canal de l'Ourcq entre Paris et Meaux, tous ces inconvénients se rencontrent dans le projet d'établir un chemin de fer sur une de ses berges, à ce point que ce chemin de fer, plus long d'ailleurs de près d'un quart que le tracé direct, est aussi *plus coûteux*.

CHAPITRE II.

DESCRIPTION DES TRACÉS DE CHEMIN DE FER DU CANAL DE L'OURCQ.

Deux projets ont été présentés pour employer une des berges du canal de l'Ourcq à l'exécution d'un chemin de fer de Paris à Meaux :

1° Le premier fut soumis à l'administration des Ponts-et-Chaussées, le 10 mars 1840, par MM. Gouze et Daugny. Il avait été dressé par M. Cordier, inspecteur divisionnaire en retraite, et fut mis aux enquêtes le 17 avril 1840.

2° L'autre projet fut présenté le 5 mai 1840 par M. Arnoux, ancien élève de l'École polytechnique, administrateur des Messageries générales de France.

Tous les deux empruntent la berge droite du canal de l'Ourcq, depuis la gare circulaire à l'origine du canal Saint-Denis, près Paris, jusqu'à la gare du canal près du pont de la route royale à Meaux.

Les différences des deux projets, quoique faibles, indiquent les tendances de chacun des promoteurs.

M. Arnoux, auteur du deuxième projet, est inventeur d'un matériel qui peut circuler sur les courbes d'un très petit rayon. Il l'a expérimenté en grand sur un chemin de fer construit spécialement dans ce but à Saint-Mandé. Il apporte donc au tracé par le Canal de l'Ourcq la solution d'une partie des difficultés relatives aux courbes. Aussi applique-t-il rigoureusement son système, et ne quitte-t-il jamais le Canal. En outre, et pour expérimenter sur un canal le halage des bateaux par locomotives, il reconstruit les ponts, en ne laissant aucun point d'appui entre l'eau et le chemin de fer. Ses stations extrêmes sont circulaires, et ont un rayon de 25 à 30 mètres. Enfin, tout est fait au point de vue des courbes, et de leur application en grand. C'est un chemin de fer toujours à une voie, et qui n'est point susceptible d'en recevoir deux, car il faudrait encore élargir les travaux qui auront déjà une fort grande portée. — C'est donc une affaire restreinte, mais faite avec un but : l'application d'un système à petites courbes.

MM. Gouze et Daugny, au contraire, ne se préoccupent pas de la difficulté des petites courbes ; ils ne présentent aucun système pour les franchir; ils s'engagent même à les augmenter, si c'est nécessaire, et s'imposent ainsi des conditions qui peuvent devenir fort onéreuses. Ils veulent obtenir, sous le masque d'une économie suivant nous illusoire, une concession qu'ils seront libres, soit d'ajourner, soit de modifier.

Malgré les avantages que nous pourrions tirer de la concurrence de ces deux projets entre eux, nous n'en profiterons pas. Ainsi nous discuterons comme si MM. Gouze et Daugny avaient un système de matériel propre à franchir les petites courbes.

Le canal de l'Ourcq, construit à grands frais par la ville de Paris, a été affermé à la Compagnie des canaux, ayant pour chef M. Hainguerlot.

Entre Paris et Meaux le canal a eu à surmonter de nombreuses difficultés; il est presque toujours en déblai ou en remblai : bien

rarement il se tient au niveau du sol. La pente continue et régulière à laquelle il est astreint, et sa grande élévation au-dessus de la Marne l'obligent à se soutenir à mi-côte. Il en résulte une multitude de contours qui généralement ont de très faibles rayons de courbure. Entre Paris et Meaux on ne compte pas moins de 46 courbes et contre-courbes, ayant en général des rayons de 150 à 200 mètres, rachetant des déviations qui s'élèvent quelquefois jusqu'à 150 degrés, c'est-à-dire qui retournent presque sur elles-mêmes. La somme des angles de courbure est de 3270 degrés, c'est-à-dire l'équivalent de 36 angles droits, ou 9 circonférences.

Le tracé direct, au contraire, n'a que 7 courbes d'au moins 1000 mètres de rayon, rachetant 250 degrés seulement, ou 2|3 d'une circonférence environ. C'est quatorze fois moins de courbure!

La longueur du canal entre la gare circulaire près de La Villette et le point d'arrivée à Meaux est de près de 48,000 mètres. MM. Gouze et Daugny ont senti la nécessité de prolonger leur chemin jusqu'au boulevard extérieur de Paris, près de la barrière des Vertus. Cet embranchement quitterait le canal à 500 mètres de la gare circulaire, passerait derrière les nouvelles fortifications, et traverserait le canal Saint-Denis et la route royale.

Cet embranchement aurait. . . . . 2,500 m.

Et la longueur totale du chemin de fer deviendrait. 50,000

La longueur du tracé direct est de. 42,000

La longueur de la route royale. 40,000

La différence est donc de 8,000 et 10,000 mètres en faveur du tracé direct et de la route royale : c'est une différence du cinquième!

En supposant les vitesses suivantes, savoir :

Par la route royale, vitesse de malle-poste, 4 lieues à l'heure ou. . . . . 16 kilom.

Par le chemin de fer du canal, 6 l. 1|2 à l'heure. 26

Par le chemin de fer direct, 8 id. . 32

Le parcours se ferait :

Par la route, en	2 heures	50	minutes.
Par le chemin de fer du canal.	1 —	55	—
Par le tracé direct. . . .	1 —	20	—

Avec la faiblesse des rayons de courbure, qui descendent parfois jusqu'à 75 mètres, il est probable que la vitesse de 26 kilomètres à l'heure ne serait même pas atteinte. L'allongement d'un tracé, joint à cette obligation de franchir un grand nombre de petites courbes, diminue considérablement les avantages d'un chemin de fer; aussi, voit-on que, comparé au tracé direct, le tracé sur la berge du canal présente dans le temps du parcours une augmentation d'au moins trente-cinq minutes. D'ailleurs, l'arrivée à Meaux par le tracé du canal est bien inférieure à celle qui est proposée pour le tracé direct.

Nous allons maintenant examiner les travaux en même temps que le devis lui-même.

CHAPITRE III.

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

Dans l'étude du tracé de chemin de fer que nous avons présentée, nous avons cherché à réduire les dépenses, non pas en abaissant les prix élémentaires, mais en évitant les grands travaux. Nous avons, au contraire, supposé des prix élémentaires très élevés, semblables à ceux d'exécution des chemins de fer de Saint-Germain et de Versailles. Dans la conviction profonde que la réussite de l'affaire de Meaux, comme de toutes les affaires indus-

trielles, tenait à une sage économie dans les dépenses de construction, jointe à la certitude que le devis ne serait pas dépassé, nous nous sommes attachés à remplir ces deux conditions, tout en nous astreignant, sous le rapport des pentes et des courbes, à suivre les règles les plus rigoureuses de la pratique.

En un mot, présentant un projet profondément étudié sous toutes les faces et sans inconnu ni problèmes à résoudre, nous avons voulu nous rapprocher autant que possible de la réalisation.

Notre chemin serait à une seule voie, comme celui du canal de l'Ourcq; seulement les calculs de notre devis sont établis dans la supposition que les terrains seraient achetés pour les deux voies, les travaux d'art et les terrassements exécutés également pour deux voies.

On a vu dans la première partie (page 16) que les dépenses de notre projet s'élèvent à 10,600,000 fr.

Le devis du tracé de M. Cordier, pour la partie qui suit le canal de l'Ourcq, est le suivant :

1° Achats de terrains.	«
2° Terrassements.	600,000 fr.
3° Ponts tournants, ponts en pierres, ponts fixes, perrés, rehaussement des ponts et divers travaux d'art.	1,300,000
4° Etablissement de la voie.	2,856,440
5° Clôtures et barrières.	«
6° Stations et gares.	580,000
7° Ateliers de remisage.	«
8° Matériel d'exploitation.	1,120,000
9° Intérêt des fonds (considéré comme somme à valoir 1/9).	700,000
10° Dépenses diverses et somme à valoir.. .	343,560
Total général.	7,500,000 fr.

Ce devis du projet, tel qu'il était soumis aux enquêtes, était incomplet. On ne pouvait en effet vouloir embarquer les voyageurs

si loin de Paris, et dans le même local que celui où l'on aurait chargé les vidanges.

MM. Gouze et Daugny ont donc été obligés d'arriver à Paris. D'après le projet de loi ils emprunteraient l'extrémité du tracé que nous avons proposé, et qui aboutit au boulevard extérieur entre la Villette et la Chapelle, près la barrière des Vertus. Il faut ajouter au devis de M. Cordier les dépenses supplémentaires de ce prolongement dont le développement est de 2,500 mètres.

Pour que la comparaison avec le tracé direct fût équitable, il conviendrait de tenir compte également des dépenses d'un autre embranchement traversant le canal à Villenoy, et qui amènerait le chemin de fer du canal sur la place Lafayette à Meaux. Nous n'en tiendrons cependant pas compte, nous réservant, bien entendu, notre supériorité de tracé comme arrivée à Meaux, et comme facilité de prolongation au-delà de cette ville sur la vallée de la Marne et sur Soissons et Rheims.

Nous ajouterons donc seulement les dépenses de l'embranchement sur Paris et nous complèterons certains chapitres qui nous paraissent insuffisants, et qui, dans notre devis pour des services identiques, sont estimés beaucoup plus haut. Car, pour que la comparaison soit fondée entre les dépenses des deux tracés, il faut qu'elle soit basée sur les mêmes éléments.

Examinons séparément chaque nature des dépenses :

1° Achats de terrains.

Les achats de terrains pour les 2,500 m. de l'embranchement sur Paris et pour l'emplacement de la station, sont assez considérables ; c'est sans aucun doute la partie la plus coûteuse de ce chapitre, pour le tracé direct. Les dépenses seront encore augmentées pour le tracé du canal, par l'obligation où il se trouve de se rapprocher beaucoup de la Villette, puisqu'on traverse le canal Saint-Denis presque à son origine.

On ne peut estimer à moins de 400,000 fr. ces dépenses. Il faudra en outre quelques achats de terrains pour recevoir les bâtiments des stations intermédiaires le long du chemin de fer, ainsi

que la gare d'arrivée à Meaux. Nous admettrons donc 500,000 fr. comme minimum des achats de terrains.

Si l'on veut établir une seconde voie (et on ne peut douter que ce ne soit promptement nécessaire), il faudra recourir à des expropriations sur presque toute la longueur du canal, expropriations d'autant plus considérables, qu'elles porteront sur des terrains en façade. Bien que dans notre projet ces dépenses de la 2e voie soient faites dès le commencement, et qu'il soit juste de les faire figurer au devis du projet du canal, nous n'en tiendrons compte cependant que dans le devis des deux tracés complétés à deux voies.

La compagnie du canal n'abandonne pas gratuitement l'usage de sa berge droite. Elle exige des compensations de deux natures.

1° Une indemnité de 500,000 fr.

Savoir : pour suppression des bateaux-postes, 250,000 fr.; et pour suppression de plantations, la même somme environ; cette dernière indemnité serait calculée à raison de 20 fr. par pied d'arbre, et se répéterait tous les vingt ans, c'est-à-dire correspondrait pendant la concession à une dépense de 60 fr. par pied d'arbre.

2° Une prime ou péage d'un centime par voyageur et par kilomètre, ce qui fait 4[illegible] c. par voyageur parcourant la distance entière. Et comme on ne peut admettre que la circulation soit inférieure à 500,000 voyageurs pendant l'année, ce serait une annuité de 250,000 fr. environ, représentant un capital de 5 millions.

En résumé, les achats de terrains en ce qui concerne le capital d'établissement, s'élèveraient à 1 million, savoir :

Achats et indemnités pour le prolongement sur Paris.	400,000 fr.	500,000 fr.
Id. pour les stations intermédiaires et de Meaux.	100,000	
Indemnité à la compagnie du canal pour ses bateaux-postes et ses plantations.		500,000
Total.		1,000,000 fr.

Indépendamment de la prime ou du péage qui chargera principalement l'exploitation, c'est-à-dire en dernière analyse toujours le public.

2° Terrassements.

La somme de 600,000 francs portée par M. Cordier dans son devis est destinée à élargir les berges qui sont généralement insuffisantes, même pour une voie, comme on peut s'en convaincre par l'examen des profils annexés. M. Cordier voulait en outre augmenter quelques rayons de courbure qui n'ont que de 80 à 150m, et rendre le chemin plus praticable en ces points.

Il convient d'y ajouter les dépenses de terrassements du prolongement sur Paris; il y aurait des remblais assez considérables pour la traversée du canal et de la route; et comme d'ailleurs les terrassements de la station auraient une assez grande étendue, on ne peut pas estimer à moins de 200,000 francs cette dépense; ce qui porte le chapitre à. . . . . 800,000 fr.

3° Travaux d'art.

Les travaux d'art exigent, d'après l'auteur du projet, une dépense considérable et qui serait de. . . . . 1,500,000 fr.

Ces travaux sont, en effet, très nombreux, parce que tous les passages du canal doivent être refaits ou modifiés; la plupart ont besoin d'être exhaussés; il y a en outre les perrés et les travaux de défense des berges; on a dû tenir compte également d'un supplément de dépenses provenant de la sujétion que l'on aura d'exécuter tous ces travaux sans interrompre la navigation.

Ces travaux étaient généralement disposés pour deux voies dans le projet soumis aux enquêtes, à l'exception cependant du passage sur la route d'Allemagne auprès de Claye, qui n'était prévu que pour une seule voie, à cause de la difficulté d'en faire une seconde dans une pareille tranchée.

Nous admettons donc le chiffre de ce chapitre qui doit être augmenté seulement des dépenses du prolongement sur Paris, savoir : un pont sur le canal, un sur la route, divers aqueducs et traversées de chemin. Ces dépenses supplémentaires peuvent être

estimées à 150,000 francs au minimum, ce qui porte ce chapitre à . . . . 1,450,000 francs.

4° Établissement de la voie.

Généralement le mètre courant de voie de fer coûte 50 francs, et pour un chemin à deux voies 100 francs. Il faut ajouter les croisements et doubles voies qui figurent au moins pour le 1/10, et de plus les aiguilles, plaques tournantes, etc. Dans notre devis, avec ces additions, le prix moyen du mètre courant de la première voie sera de 60 francs. Avec le chiffre présenté par M. Cordier, de 2,856,000 francs pour 49,000 mètres, le prix différait peu et était de 59 francs. Il convient d'y ajouter le prix de 2,000 mètres de prolongement sur Paris et de dépenses supplémentaires pour croisements et plaques tournantes. Le chiffre total du chapitre devient, en le calculant au même prix élémentaire que dans le tracé direct, 50,000 mètres à 60 francs. . . . 3,060,000 francs.

5° Clôtures et barrières.

Il n'est rien porté au devis de M. Cordier pour ce genre de dépense. Cependant les clôtures sont nécessaires au moins d'un côté, et probablement des deux côtés, car parmi les mariniers il y a souvent d'assez mauvais sujets pour compromettre la sûreté des voyageurs, surtout s'ils se persuadent que le chemin de fer leur fait une grande concurrence. En tous cas, il y a lieu de compter les barrières des passages de niveau. Comme le développement de la ligne est plus grand que dans notre projet, nous croyons que l'on ne peut supposer un chiffre inférieur à celui que nous avons adopté nous-mêmes, et qui est de. . . . 125,000 francs.

6° Stations et gares.

Cette dépense doit être la même que la nôtre, elle diffère en effet très peu, et nous conservons le chiffre de 590,000 francs.

7° Ateliers et remisage.

M. Cordier a peut-être renfermé une partie de ces dépenses, qui sont indispensables, dans le chapitre précédent. Nous venons de voir cependant que ce chiffre ne s'appliquait réellement qu'aux

stations et gares; nous ajouterons donc ici la même dépense que celle que nous avons admise nous-mêmes et qui est de 470,000 fr.

8° Matériel d'exploitation.

Les dépenses allouées pour le matériel par M. Cordier sont les mêmes que dans notre projet; pour établir une comparaison équitable, il faudrait cependant que M. Cordier dépensât davantage, car il est évident que pour transporter le même nombre de voyageurs, il faut d'autant plus de matériel que le parcours est plus long et la vitesse plus faible; sous ce rapport on devrait augmenter ces dépenses d'au moins un quart. Mais en outre un matériel établi avec des roues non attachées aux essieux, et des essieux articulés, coûtera plus cher que le matériel si simple des chemins de fer.

M. Cordier ne suppose que l'achat de 10 locomotives, tandis que nous avons admis que 15 seraient nécessaires.

Nous pensons donc qu'en résumé, pour que la comparaison soit parfaitement juste, le matériel d'exploitation pour le tracé par le canal doit être évalué à . . . . 1,500,000 francs.

Il ne peut y avoir de contestations sur ces quatre chapitres: tout le monde admettra la justesse de nos observations, car de deux choses l'une : ou les établissements que nous avons prévus dans notre devis (antérieur à celui de M. Cordier) sont nécessaires à l'exploitation, et il faut que le projet du canal les supporte; ou ils sont inutiles, et on en dégrevera le tracé direct. Cette dernière supposition est inadmissible ; l'importance des dépenses de matériel, de station et de remisages, qui autrefois était tout à fait inconnue, est certes une des causes les plus graves des erreurs des premiers devis. Il n'est plus permis d'y retomber. Nous avons cherché à prévoir largement les dépenses, mais nous ne nous sommes pas exposés au reproche d'exagération. Ces observations du reste s'appliquent moins au projet de M. Cordier qu'à celui présenté par M. Arnoux, et qui ne tient aucun compte de ces chapitres si importants. Nous nous contentons d'enregistrer le devis de cet ingénieur sans le discuter. Il est clair que ce projet coûterait aussi cher que celui de M. Cordier s'il était fait dans les

conditions ordinaires, et jamais des capitalistes n'admettront qu'un ingénieur puisse supprimer dans le service d'un chemin de fer ce que l'expérience a consacré pour tous les autres.

9° Somme à valoir.

M. Cordier porte une somme de 700,000 francs pour intérêts de fonds pendant l'exécution, et une somme à valoir de 544,000 f. Nous avons compté dans notre projet comme somme à valoir et frais de direction, d'administration etc., 1/8 des dépenses. Nous appliquons donc au devis de M. Cordier la même règle, ce qui correspond à 1,000,000 francs environ.

Les additions qui doivent être faites au devis de M. Cordier se composent, en résumé :

1° De deux articles, l'un de 125,000 fr. pour clôture et barrières, et l'autre de 470,000 fr. pour ateliers de remisage, qui figurent dans notre devis et dont son projet doit être grevé également ;

2° Des dépenses relatives au prolongement du chemin jusqu'à Paris, qui exige des achats de terrains, des travaux d'art et la pose de la voie ;

3° Enfin, d'un supplément de matériel, nécessité par la plus grande longueur de la ligne et la cherté des dispositions de ce matériel pour passer les courbes.

Il en résulte qu'en définitive ce projet arriverait à une dépense effective un peu inférieure à celle de notre projet, et à une dépense de plus de 40 pour cent plus forte, si l'on tient compte du capital que représenterait la redevance à payer à la Compagnie du canal.

Voici, du reste, les devis comparatifs des chemins de fer de Paris à Meaux (pour une voie) :

	TRACÉ DU CANAL DE L'OURCQ.			Tracé direct combiné de la barrière des Vertus à la place Lafayette.	OBSERVATIONS.
	Projets soumis aux enquêtes n'arrivant pas à Paris.		Projet complété et rectifié d'après les données du devis du tracé direct arrivant à Paris.		
	M. ARNOUX.	M. CORDIER (Gouze et Daugny).			
LONGUEUR DES TRACÉS. .	48,000m	48,000m	50,000	42,000	
1° Achats de terrains et indemnités.	fr. »	fr. »	fr.[1] 1,000,000	fr. 1,400,000	[1] Non compris le péage de la Compagnie du canal.
2° Terrassements.	300,000	600,000	800,000	2,200,000	
3° Travaux d'art.	510,000	1,300,000	1,450,000	1,000,000	
4° Établissement de la voie.	2,100,000	2,856,000	3,000,000	2,500,000	
5° Clôtures et barrières.	75,000	»	125,000	125,000	
6° Stations et gares.	240,000	580,000	590,000	590,000	
7° Ateliers et remisages.	»	»	470,000	470,000	
8° Matériel d'exploitation.	613,000	1,120,000	1,500,000	1,120,000	
9° Administration, direction et somme à valoir.	152,000	1,044,000	1,065,000	1,195.000	
TOTAUX.	4,000,000	7,500,000	10,900,000	10,600,000	
Capital représentant le péage perçu par la comp. du canal de l'Ourcq et de Saint-Denis, sur 500,000 voyageurs.			4,800,000	»	
TOTAUX comparatifs.			14,800,000	10,600,000	

Ainsi disparaît l'argument principal, celui de l'économie ; il ne reste qu'un chemin de fer dans les plus mauvaises conditions d'art et d'exploitation.

L'infériorité du tracé du canal augmente si l'on est obligé de construire deux voies. On doit admettre, en effet, que la circulation sur le chemin de fer de Paris à Meaux sera plus considérable que sur celui de Paris à Corbeil. Or sur ce dernier on n'aura pas

moins de 800,000 voyageurs cette année, nombre qu'il serait bien difficile de transporter sur un chemin de fer à une voie.

On doit donc prévoir l'obligation prochaine de la pose de la deuxième voie, et comparer les charges qui en résultent pour les deux tracés.

Le chemin de fer direct aurait les dépenses supplémentaires suivantes :

Pose de la deuxième voie, 42,000 m. à 45 fr. (1).	1,890,000 fr.
Supplément de matériel, un tiers en sus. .	380,000
Somme à valoir, direction, surveillance. .	250,000
Total.	2,500,000

La dépense du chemin de fer à double voie serait alors de . . . . 13,100,000 fr.

La dépense de la deuxième voie du tracé du canal peut être approximativement fixée à, savoir :

Achats de terrains.	400,000 fr.
Terrassements	750,000
Travaux d'art.	100,000
Pose de la deuxième voie, 50,000 m. à 45 fr.	2,250,000
Supplément de matériel, un tiers en sus. . .	500,000
Somme à valoir, direction et surveillance. .	400,000
Total à ajouter	4,400,000 fr.

Total des dépenses du chemin à deux voies. 14,400,000 fr.

Justifions ces chiffres :

1° Achats de terrains. Déjà pour une voie nous avons fait voir que le chemin de halage était insuffisant, et qu'il fallait empiéter sur les talus. Pour la deuxième voie il sera nécessaire d'élargir encore de 5 m. 50 c. : de là l'obligation de recouper tous les talus en achetant une bande de terrain. Il faut ensuite des emplacements pour déposer en cavalier les terres des tranchées, et pour emprunter celles des remblais. On ne peut fixer à moins de 20 hec-

(1) Après défalcation des doubles voies déjà comptées.

tares le terrain nécessaire, que nous estimerons à 10,000 fr. l'hectare, à cause de sa position par rapport au canal et à cause de la convenance que l'on paiera : c'est une dépense de. . 200,000 fr.

Toutes les plantations du canal sont détruites, car elles sont à 7 m. du bord dans les terrains de niveau, et sur l'arête des terrassements en tranchées ou en remblais. Si on calcule au prix de 20 fr. par pied, ce sera fort considérable, attendu que ces arbres sont moyennement à 2 m. les uns des autres, et qu'il y en aura ainsi plus de 20,000 à arracher, soit 400,000 fr. d'indemnité immédiate : nous admettrons seulement. 200,000

Soit un prix total de 400,000

2° Terrassements.

Nous ne supposons que 10 mètres cubes par mètre courant à 1 fr. 50 c., soit 15 fr. en tout. . . . . 750,000 fr.

3° Travaux d'art.

M. Cordier a disposé les travaux pour deux voies, à l'exception du pont de la route près de Claye qui devra être élargi, ce qui sera cher. Nous compterons, en outre, les dépenses des murs de soutènement dans les endroits où la présence des maisons ou des usines empêcherait d'élargir les terrassements : nous admettrons pour ce chapitre une dépense de. . . . . 100,000 fr.

MM. Gouze et Daugny ont parlé d'éviter les terrassements de la deuxième voie en faisant des murs de soutènement : ce serait certainement beaucoup plus cher que d'effectuer des terrassements, car un mur de soutènement de 3 m. de hauteur qui serait nécessaire pour racheter les 4 m. à reprendre, coûterait au moins 80 fr. par mètre courant. Si une pareille combinaison pouvait être avantageuse, elle aurait été appliquée en grand sur les chemins de fer, tandis que l'on ne construit des murs de soutènement que dans les terrains ébouleux où les talus ne se soutiennent pas, et ce travail est toujours fort cher.

4° La pose de la voie, le matériel et la somme à valoir, comme au tracé direct, dans les mêmes proportions.

En comparant les deux tracés, quand ils seront faits à deux voies on aura :

Tracé direct.		15,100,000 fr.
Tracé du canal : Dépense de construction	14,400,000 fr. ci	14,400,000 fr.
Capital du péage de 800,000 voyageurs, soit pour une annuité de 385,000 fr. . . .	7,700,000	
Prix total comparatif. . .	22,300,000	
Ainsi le tracé du canal coûterait		1,300,000 fr.

de plus que le tracé direct, sans y comprendre la charge du péage qui représenterait alors un capital de près de 8 millions.

CHAPITRE IV.

COMPARAISON DES DÉPENSES D'EXPLOITATION ET DES PRODUITS NETS PROBABLES.

MM. Gouze et Daugny ne présentent pas d'appréciation de leurs produits et dépenses d'exploitation. Nous devons donc appliquer les chiffres que nous avons présentés nous-mêmes.

Dans nos calculs de recette d'exploitation, nous avons admis une recette moyenne par voyageur et par kilomètre de 0 fr. 065, soit pour 42 kilomètres 2 fr. 73

Nous avons admis également que les frais d'exploitation seraient la moitié de la recette brute, ou 0 fr. 0325 par voyageur et par kilomètre, ce qui fait pour la distance entière 1 fr. 365

Le prix moyen que nous avons proposé est la limite naturelle, en cas de concurrence, du prix moyen sur le chemin de M. Cor-

dier. Ainsi, 2 fr. 75, perçus sur 50 kilomètres de longueur effective de son chemin, produiront . . . . 0 fr. 0550

Ses frais d'exploitation seraient par kilomètre de. 0 0525

Bénéfice net.	0 fr. 0225
Bénéfice final pour 50 kilomètres.	1 125
Notre bénéfice serait de.	1 565

Le chemin du canal devrait donc coûter un quart de moins que le nôtre pour avoir les mêmes bénéfices, tandis que c'est le contraire (en y comprenant le capital que représente le péage).

On peut encore présenter le calcul autrement : la recette brute du chemin de M. Cordier est par kilomètre et par voyageur de . . . . 0 fr. 055

A déduire :

1° Frais d'exploitation.	0 fr. 0525	0, 0425
2° Péage au canal de l'Ourcq . . .	0 0100	
Bénéfice net.		0 fr. 0125
Soit pour 50 kilom.		0, 625

Il faudrait que ce chemin ne coûtât pas de construction première les cinq dixièmes du tracé direct pour avoir le même bénéfice ; or, l'économie n'est que d'un vingtième, comme nous l'avons démontré.

En cas de concurrence avec le tracé direct, l'avantage serait tout à fait en faveur de ce dernier, qui aurait l'économie d'un cinquième sur les frais d'exploitation et l'exemption du lourd péage exigé par la Compagnie du canal. Or, cette concurrence est nettement prévue par la loi ; le conseil général et le ministre lui-même ont formellement réservé le tracé direct. La comparaison précédente, dont il résulte un abaissement du tarif perçu par kilomètre, est parfaitement juste; cependant le tarif demandé par MM. Gouze et Daugny est loin de se plier aux exigences de ce raisonnement. Il est plus élevé que ceux accordés aux chemins d'Orléans, de Strasbourg, et généralement aux chemins de fer concédés. Il est égal au tarif du chemin de Rouen qui a été aug

menté en raison du plus haut prix des messageries sur cette route.

TABLEAU de comparaison des Prix des Places sur les deux chemins de fer, et des prix actuels du transport des voyageurs par les voitures et par les bateaux.

DÉSIGNATION.	Chemin de fer du canal. Longr. 50,000m		Chemin de fer direct. Longr. 42,000m		Voitures publiques. —	Bateaux-postes. —
	Tarif par voyageur à 1 kilomètre.	Prix des places.	Tarif par voyageur à 1 kilomètre.	Prix des places.	Prix des Places.	Prix des places.
1re Classe. Diligence.	F. 0, 12	F. 6, 00	F. 0, 10	F. 4, 20	F. 4, 00	F. »
2e Classe. Chars-à-bancs couv.	0, 10	5, 00	0,075	3, 15	3, 50	3, 00
3e Classe. Wagons découverts.	0,075	3, 75	0,05	2, 10	3, 00	2, 75

Ainsi le prix des wagons découverts ou de dernière classe du chemin de fer sur la berge du canal serait beaucoup plus élevé que les prix actuels des messageries et des bateaux. C'est certes la meilleure critique du tarif et du projet.

CHAPITRE V.

EMPLOI DES COURBES A PETITS RAYONS.

Entre Claye et Meaux, le canal fait un très grand nombre de contours, qui sont en général très resserrés; quelques-uns n'ont

pas 150 mètres de rayon. Pour égaler les autres lignes de chemin de fer dans leurs conditions habituelles d'exploitation, le chemin de fer établi sur la berge du canal devrait donc parcourir ces petites courbes à la vitesse d'au moins 8 lieues à l'heure. Y aura-t-il sécurité pour les voyageurs? Le danger de sortir de la voie, danger inhérent aux petites courbes, ne sera-t-il pas augmenté ou rendu plus grave par le voisinage immédiat du canal?

Depuis plus de douze ans la question des rayons de courbure a préoccupé vivement les ingénieurs; autrefois, pour les chemins d'exploitation, on ne croyait pas utile de dépasser 200 mètres; au chemin de fer de Saint-Etienne on adopta un minimum de 500 mètres. Maintenant des rayons de 800 mètres sont à peine tolérés, et le minimum ordinaire est de 1,000 mètres. Sur le chemin de fer de Londres à Bristol, construit par M. Brunel avec l'idée de l'exploiter à de grandes vitesses, aucune courbe n'a moins de 2,000 mètres de rayon.

Cette tendance à augmenter les rayons de courbure, à mesure que les machines locomotives se perfectionnent et atteignent de plus grandes vitesses, est-elle purement chimérique? Nous ne le pensons pas. Elle est, en effet, fondée sur une loi physique. Suivant cette loi, la matière tend à conserver sa direction avec d'autant plus de force que la vitesse est plus grande; en d'autres termes, la force centrifuge, ou la force nécessaire pour faire parcourir une courbe à un convoi, est d'autant plus grande que la vitesse est plus forte, et la déviation de la ligne droite plus intense.

Ainsi, l'objection principale contre les courbes est la force centrifuge, et à celle-là *point de remède.*

Le système adopté pour la construction des roues des voitures des chemins de fer augmente encore l'inconvénient des courbes. D'après ce système, qui a d'ailleurs des avantages de beaucoup supérieurs à l'inconvénient que nous allons signaler, les essieux sont fixés aux voitures, de manière à rester parallèles entre eux. En outre, les roues sont fixées aux essieux de manière à toujours conserver entre elles le même écartement. Il résulte de cette dou-

ble disposition que, lorsqu'un convoi est lancé dans une courbe, il y a des frottements de glissement d'autant plus considérables que les courbes sont de plus faible rayon. On a proposé plusieurs moyens pour remédier à cet inconvénient. M. Laignel a proposé de faire marcher les roues sur leurs rebords et d'augmenter momentanément le diamètre de la roue qui est du côté convexe de la route. Le frottement de glissement se trouve ainsi atténué; mais ce système a un grave inconvénient. Une entreprise de chemin de fer qui l'adopterait ne pourrait avoir dans tout son parcours qu'une courbe de faible rayon et du même rayon, et se condamnerait ainsi à introduire sur tout le tracé un inconvénient qui, dans un tracé d'une certaine longueur, ne se rencontre jamais que sur quelques points.

Parmi les autres systèmes proposés, un seul a paru digne de fixer l'attention; c'est celui qui a été inventé et essayé en grand par M. Arnoux, administrateur des Messageries générales.

Dans le procédé de M. Arnoux, les roues tournent librement sur les essieux. En outre, les essieux sont articulés, et ils se placent toujours normalement aux rails au moyen d'un premier chariot directeur, et au moyen de secteurs pour toutes les autres voitures. Les essieux se trouvant toujours bien placés, les rebords des roues n'appuient pas fortement sur les rails.

Le problème scientifique (sauf toujours les inconvénients naturels, c'est-à dire ceux de la force contrifuge) est donc résolu; mais ce moyen a-t-il la sanction de la pratique? sera-t-il prudent de l'appliquer à de grandes vitesses? n'y aurait-il pas de grandes réparations? Toutes ces questions restent indécises. Le parcours de 150 à 160 lieues qui a été fait sur le chemin de Saint-Mandé, ne constitue pas, en effet, une preuve suffisante. Les voitures du chemin de fer de Versailles font autant de travail en trois jours que les voitures de M. Arnoux en ont fait dans tout le cours de ses expériences.

M. Arnoux fait tourner ses roues sur les essieux au moyen de boîtes perfectionnées employées dans les messageries. Tant que les boîtes sont bien ajustées, qu'elles ne s'usent pas, il y a sécurité.

Mais du moment qu'elles s'échaufferaient et gripperaient, le jeu qui aurait lieu sur la faible longueur de la fusée produirait une telle déviation des roues, qu'elles seraient exposées à sortir de la voie. Sous ce rapport, il est donc certain que les voitures du système Arnoux entraîneraient de très coûteuses réparations ; outre ce grave inconvénient, les chances de sortie de la voie sont très grandes dans ce système, elles sont en proportion de la facilité d'usure de la boîte ; cette objection nous paraît fondamentale.

Avec le matériel actuel, nulle chance n'existe sous ce rapport ; les roues font, pour ainsi dire, partie intégrante de l'essieu ; elles sont donc toujours l'une par rapport à l'autre dans la même position ; le grippement des coussinets extérieurs ne modifie en rien leur stabilité : c'est seulement un frottement de plus.

La seconde modification appliquée par M. Arnoux consiste dans l'articulation d'un des essieux de chaque voiture, guidée par un chariot primitif pour la première voiture, et successivement ensuite par chacune d'elles.

Le réglement primitif de chaque voiture exige une assez grande précision; il faut que les petites tiges terminées par des chaînes Vaucanson, s'enroulant sur des secteurs, soient tendues d'une manière convenable; il faut en outre qu'elles ne rompent jamais, car alors le train ne serait plus guidé, et sortirait de la voie.

Il y a donc là une seconde chance d'accidents, moins grave peut-être que celle que nous avons signalée pour les roues, mais suffisante cependant pour faire craindre l'application de ce système.

Nous ne parlerons pas ici de diverses objections que l'on pourrait faire encore à ce moyen : la difficulté de faire marcher un train en arrière, etc.

Le procédé de M. Arnoux, quoique très perfectionné, a donc de graves inconvénients ; il exigera beaucoup de réparations, et offrira dans l'usure des boîtes et dans le système d'attache des essieux, des chances d'accidents qui ne permettront pas de l'appliquer sans une expérience plus longue encore que celle qui a déjà été entreprise avec tant de persévérance.

Nous avons cru devoir discuter avec quelques détails le système de M. Arnoux; la juste réputation de cet ingénieur, le zèle et le dévouement qu'il a apportés dans ses expériences nous en faisaient un devoir. Peut-être avait-il droit de s'attendre à trouver aussi son système discuté par l'auteur du projet que nous combattons. Ce projet est, parmi tous les tracés de chemins de fer connus, le seul qui présente autant et d'aussi faibles courbes. N'était-il pas naturel de chercher à sauver un vice aussi grave du projet par l'adoption d'un système de matériel approprié à un tracé aussi défectueux par lui-même?

M. Cordier fait-il au système de M. Arnoux les mêmes objections que nous? Mais alors quel système substitue-t-il à celui-là? Aucun : et si peu probable que cela paraisse, l'auteur se borne à annoncer que l'on *trouvera des moyens*. Est-ce sur de pareils fondements qu'on peut sérieusement appuyer la demand d'une concession aussi importante que celle qu'on sollicite?

Mais eût-on démontré que le système de M. Arnoux n'a pas les inconvénients que nous avons signalés, ou bien en eût-on proposé un qui en fût totalement exempt, il restera toujours contre les courbes d'un faible rayon une objection insoluble, celle de la force centrifuge. Or, plus les machines locomotives se perfectionnent, plus on sentira le besoin d'une grande vitesse, et plus par conséquent on tendra à augmenter les rayons de courbure. Ce n'est pas en effet le frottement des petites courbes qui est l'obstacle à leur emploi. Avec de faibles vitesses, et avec un matériel imparfait, le transport des houilles se fait sans aucune difficulté ni chance d'accident sur des courbes d'un faible rayon. Ce n'est que quand la vitesse augmente, et que la force centrifuge vient agir avec sa puissance si considérable, que les chances de sortir de la voie deviennent importantes.

L'influence de la force centrifuge est beaucoup plus grande qu'on ne le pense; elle augmente en raison inverse du rayon de courbure; ainsi, à vitesse égale, elle est dix fois plus considérable pour un rayon de 100 mètres que pour un rayon de 1000 mètres. Sur le même rayon de courbure la force centrifuge s'accroît comme

le carré des vitesses ; ainsi pour une vitesse double, elle devient quadruple ; pour une vitesse triple, elle est neuf fois aussi grande[1].

La conséquence de cette double loi est facile à déduire ; en admettant que pour une vitesse de 8 lieues à l'heure un rayon de 500 mètres soit suffisant, pour parcourir à la vitesse de 16 lieues le même chemin avec la même sécurité (ou sans augmenter la force centrifuge), il faudra un rayon de courbure quadruple, soit de 2,000 mètres. La force centrifuge tend à renverser le corps qui y est exposé ; pour lui rendre la stabilité, il faut incliner vers le centre du cercle sa ligne d'aplomb : ainsi, dans un manége, un cheval, pour tourner avec rapidité, s'incline fortement vers le centre du cercle ; sur un chemin de fer à petites courbes, pour résister à la force centrifuge, on relève le rail extérieur, et on incline ainsi transversalement la voie. Pour chaque vitesse et chaque rayon de courbure, cette inclinaison varie : elle est proportionnelle à la force centrifuge, et peut servir de mesure à cette force. Il est rare dans une grande ligne que l'on fasse usage du relèvement du rail extérieur, parce que cela apporte de la perturbation dans la pose ; il en résulte que, dans les courbes parcourues avec vitesse, l'effet de la force centrifuge sur les wagons est représenté par une certaine inclinaison transversale de la voie, tendant à jeter les chargements en dehors de la courbe avec d'autant plus de puissance que l'inclinaison transversale nécessaire devrait être plus forte.

Le tableau suivant donne, pour des forces centrifuges représentant des inclinaisons transversales de 0,03^{c}, 0,05^{c}, 0,10^{c}, 0,25^{c} par mètre, les vitesses qui y correspondent pour des rayons de courbure variant de 10 à 2,000 mètres.

(1) Voir aux pièces justificatives le n° 4.

Rayons de courbures.	Vitesse en lieues par heure, développant une force centrifuge représentée par des inclinaisons transversales de la voie : de, 0,03e ou 1/33	0,05e ou 1/20	0,10e ou 1/10	0,25e ou 1/4	OBSERVATIONS.
	lieues	lieues	lieues	lieues	
10 M.	1, 55	2,	2, 85	4, 50	Manége.
30	2, 70	2, 50	5,	8,	Routes ordinaires.
75	4, 28	5, 50	7, 80	12,30	Minimum des courbes du canal.
15	6,	7, 80	11,	17,40	Courbes du canal.
300	10,	11,	15,60	24,60	*Dito.*
500	11,	14,30	20,	32,	Courbes du chemin de St-Étienne.
800	14,	18,	25,40	40,	Minim. des courb. du chem. de Versailles.
1000	15,60	20,	28,40	45,	*Idem* du tracé direct de Meaux.
1500	19,	24,60	35,	55,	Moyenne *Dito.*
2000	22,	28,40	40,	64,	Minim. des courb. du chem. Brunel.

La force centrifuge qui correspond à la première inclinaison transversale de 1/33 ne peut pas avoir d'inconvénient ; on voit en effet, et l'expérience indique que sur une courbe de 1,000 mètres on peut acquérir une vitesse de 16 lieues, sans être gêné par l'effet de la force centrifuge. Dans le tracé du canal, et sur la courbe minimum de 75 mètres, la vitesse correspondant à cette force centrifuge ne serait que 4 lieues 1/4!

La force centrifuge représentée par une inclinaison transversale de 0, 05 c. ou 1/20 serait le maximum qui devrait être toléré; déjà on sentirait de nombreux inconvénients, car alors les char-

gements éprouveraient le même effet que s'ils étaient placés sur une pente de 1/20. La vitesse maximum ne serait encore que de 5 lieues 1/2 pour le tracé du canal, tandis qu'elle atteindrait 20 lieues pour le tracé direct.

Quand la force centrifuge correspond à une inclinaison de 1/10, ses effets deviennent intolérables, la charge se reporte sur un des côtés et fatigue les roues et les ressorts : l'eau de la chaudière dégarnit une paroi pour s'accumuler sur l'autre. Et cependant, pour avoir tous ces inconvénients, il suffirait d'une vitesse de 8 *lieues* dans la courbe minimum du canal, et d'une vitesse de 15 lieues dans la plupart des courbes de ce tracé qui n'ont que 500 mètres de rayon. Pour que cet effet arrivât sur le tracé direct, il faudrait une vitesse de 28 lieues, vitesse qui n'a été atteinte que très rarement, et dans des lignes droites seulement.

Enfin, à une inclinaison de 0, 25 c, ou d'un quart, la charge entière sera reportée sur un côté, et il y aura renversement de la plupart des voitures. Il suffirait d'une vitesse de 12 *lieues* à l'heure pour que la force centrifuge devînt capable de produire ces inconvénients sur les courbes de 75 mètres de rayon !

Ces calculs faciles à vérifier font ressortir les inconvénients fondamentaux des faibles rayons de courbure. Les voyageurs éprouveront des sensations infiniment désagréables de ces faibles courbes, et les chargements de marchandises, s'ils ne sont pas solidement reliés aux wagons, seront projetés en dehors de la voie. Ces faits ne s'appliquent pas seulement à la courbe de 75 mètres de rayon qu'il est facile de rectifier, mais aux courbes qui existent au canal entre Gressy et Meaux et dont le rayon varie entre 150 et 300 mètres.

La vitesse de 12 et 13 lieues est souvent dépassée par les locomotives sur les chemins de fer ; on ne doit pas être exposé dans ce cas à des accidents, et c'est ce qui existerait sans nul doute dans le tracé par le canal.

La vitesse de 14 et 15 lieues à l'heure qui est sans cesse at-

teinte en certains points par des locomotives remorquant des convois, est déjà fort considérable ; elle est égale à une vitesse de 16 à 17 mètres par seconde. C'est la vitesse des lourds volants de forges ; c'est encore la vitesse d'un corps qui tomberait d'un cinquième étage ou de 15 à 16 mètres de hauteur! On comprend qu'une telle vitesse, qui accumule une force vive énorme, ne puisse changer brusquement sa direction sans développer une très grande force centrifuge dont nous venons d'indiquer les effets.

L'emploi des faibles rayons de courbure dans la construction des chemins de fer est donc mauvais en principe ; il est contraire à la tendance générale indiquée par l'expérience ; il est contraire aux lois de la nature ; ce n'est que par des moyens compliqués, ingénieux peut-être, mais incomplets et dangereux, que l'on résout une partie de leurs inconvénients. Plus le système de locomotion deviendra rapide, plus on devra chercher à simplifier le matériel, parce que la simplicité des mécanismes sera toujours la base la plus certaine de la sécurité des voyageurs. Un chemin de fer à courbes de faibles rayons exige des matériels compliqués. Une telle création serait donc un pas rétrograde.

Le conseil général des Ponts-et-Chaussées donne pour principal motif de son approbation à la concession demandée, l'utilité de faire une grande expérience sur les petites courbes. Il était donc probable qu'il avait examiné un système qui méritait cette faveur ; nous avons été alors fort étonnés d'acquérir la certitude que MM. Gouze et Daugny, tout en faisant un chemin de fer dont le tracé est essentiellement en courbes, n'avaient pas encore de moyens de les franchir !

Cette preuve existe dans l'exposé des motifs d'abord, et ensuite dans l'art. 6 du cahier des charges, ainsi conçu :

Dans le cas où le système que la Compagnie proposera pour le passage des courbes à petit rayon du chemin de fer, ne serait pas adopté par l'administration, elle sera tenue de développer lesdites courbes de manière à ne pas excéder un rayon minimum de 600 *mètres.*

Or, si l'on examine le tracé du canal de l'Ourcq à partir de Gressy jusqu'à Meaux, on voit qu'il est catégoriquement impos-

sible de faire des courbes de 600 mètres, à moins de quitter complétement le canal.

Que devient alors la base même de la concession?

Nous terminons cette longue discussion sur les courbes à faible rayon; nous croyons avoir démontré qu'elles sont tout à fait incompatibles avec le parcours à grande vitesse. On peut les tolérer quand la configuration du sol présentera de grandes difficultés; mais ce n'est certes pas ce qui existe entre Paris et Meaux; le tracé direct en est la preuve palpable, puisqu'il suffit de quatre ou cinq grands alignements pour joindre ces deux villes.

Il serait fort intéressant en effet de faire une grande expérience sur les courbes; mais nous doutons que dans l'état de dépréciation des entreprises de chemins de fer on trouve des actionnaires qui donnent leur argent à une affaire désastreuse dans le but de faire une expérience scientifique! Le public en tous cas se trouverait dupe, car le tracé serait plus long; de plus, et malgré l'économie annoncée pour les frais de construction, les prix de transport seraient le double des prix actuels.

CHAPITRE VI.

DES INCONVÉNIENTS DE PLACER UN CHEMIN DE FER SUR LA BERGE DU CANAL DE L'OURCQ.

Nous avons examiné jusqu'ici le projet de MM. Gouze et Daugny comme tracé de chemin de fer, et nous avons fait voir qu'il serait établi dans les plus mauvaises conditions sous tous les rapports.

Mais la question ne se borne pas là; le chemin de halage que l'on prétend occuper dépend d'un canal dont la navigation tend à

prendre un très grand développement. Certainement la présence d'un chemin de fer qui interdira complétement l'accès d'un des chemins de halage sera une très grande entrave. Voici à ce sujet l'opinion de la Chambre de commerce de Paris sur le projet de MM. Gouze et Daugny :

« *La commission croit que la chambre doit appeler l'attention de* « *l'autorité sur les inconvénients que pourra présenter, pour le ha-* « *lage, l'occupation de l'un des chemins latéraux du canal. La na-* « *vigation y est fort active. Le canal est à petite section, et il est* « *quelquefois nécessaire de manœuvrer sur les deux rives.*

« *Une circulation aussi rapide qu'elle l'est sur un chemin de fer* « *ne présentera-t-elle pas quelques dangers en plaçant les voyageurs* « *au niveau et à un mètre du canal ?*

« *Le terrain sur lequel le chemin de halage est établi étant en* « *grande partie en remblais, et baigné par les eaux du canal, pré-* « *sentera-t-il assez de solidité pour résister à la pression des* « *convois ?* »

Ce chemin de halage, en effet, est loin d'être inutile; dès à présent il sert au déchargement et au stationnement de beaucoup de matières, comme pavés, moellons, bois, etc., etc.; il sert d'embarquement à des briqueteries et à des carrières qui sont de ce côté. C'est enfin le lieu de dépôt des herbes que l'on retire en grande quantité du canal à certaines époques de l'année.

Dans le traité que la ville de Paris vient de faire avec la compagnie fermière des canaux, le prolongement du canal est arrêté jusqu'au port aux Perches; il est question ensuite d'une jonction avec l'Aisne vers Soissons. Cette jonction amènerait un grand accroissement dans la circulation. Alors, le second chemin de halage serait certainement utile.

En tout cas, pour le service de la navigation, il est indispensable de ménager une banquette ou marchepied; il est évident que ce service serait fort entravé sans cela, comme la Chambre de commerce le fait observer dans son rapport.

Malheureusement, le cahier des charges ne partage pas cette conviction; au lieu de mettre le rail à 2^m 00 au moins du bord,

savoir : 1^m 00 de banquette jusqu'à la clôture, et 1^m 00 depuis la clôture jusqu'au rail extérieur, il autorise (art. 5) la pose du rail à 1^m 00 du bord, et cependant sur les chemins de fer en remblais qui ne sont pas rongés par les eaux on exige 1^m 50^c au moins !

Si le cahier des charges n'est pas modifié, il faudra que la clôture soit placée au bord de l'eau, ce qui entravera le service de la navigation.

Si au contraire on ne met pas de clôtures, il y aura sans cesse des accidents. Les mariniers qui emprunteront la voie pour la manœuvre des bateaux seront écrasés d'autant plus facilement, que les petites courbes les empêcheront de savoir à temps l'arrivée des machines.

La création d'un pareil chemin de fer sera toujours une grande entrave à la navigation. La Compagnie fermière l'a prouvé à plusieurs reprises dans les enquêtes et lorsque la ville de Paris voulait faire un chemin de fer pour conduire ses vidanges à la voirie de Bondy. Toutes les objections que la Compagnie faisait alors, avec raison, se trouvent maintenant annulées suivant elle. Disons plutôt qu'elle trouve dans l'énorme tribut qu'elle impose au chemin de fer une large compensation de la gêne de la navigation. Cette gêne sera supportée par le commerce ; la Compagnie des Canaux touchera les bénéfices !

La présence du chemin de fer pourra occasionner en outre des chômages au canal, et par conséquent priver la ville de Paris des eaux qui lui sont nécessaires. On sait en effet que le canal, en quelques points, traverse des vallées sur des remblais élevés. Souvent ces remblais, en se tassant, ont donné passage à des filtrations et se sont complétement rompus. L'année dernière encore, un accident semblable est arrivé. La circulation de lourdes locomotives et de convois pesamment chargés ne fera qu'augmenter encore ces chances d'accidents. Qui en assumera la responsabilité? Et cette responsabilité se bornera-t-elle à une simple réparation lorsque les services d'alimentation des eaux de Paris auront été suspendus pendant plusieurs jours ?

Enfin on remarque que le projet de loi présenté dit qu'à la fin

de la concession le chemin de fer et toutes ses dépendances feront retour à la ville de Paris.

Ainsi, c'est une concession perpétuelle que l'on demande. Sans discuter ici le mérite des concessions perpétuelles, nous dirons que c'est contre les précédents des Chambres, qui ont adopté sous ce rapport et exclusivement le mode de concessions temporaires. Il nous suffira, à cet égard, de citer un document officiel extrait des procès-verbaux de la commission supérieure des chemins de fer instituée par M. Dufaure en 1839 :

« *La Commission,*

« *Considérant que toute concession d'une voie publique est une* « *délégation faite par l'État au profit des particuliers; considérant* « *qu'un chemin de fer est une voie publique formant une dépen-* « *dance du domaine public inaliénable, est d'avis que toute concession* « *de chemin de fer doit être temporaire.* »

La ville de Paris n'est ici, et par rapport à l'État, qu'un simple particulier, très puissant sans doute, mais qui ne nous semble pas pour cela avoir plus de droit à obtenir des faveurs que l'on refuse aux autres compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE VII.

RÉSUMÉ.

Il nous paraît résulter clairement de tout ce qui précède :

1° Que l'économie qui semble au premier coup d'œil devoir être obtenue de l'emploi de la berge droite du canal de l'Ourcq, pour l'établissement d'un chemin de fer, n'est qu'une illusion.

2° D'après le devis de l'ingénieur lui-même, le chemin de fer établi sur cette berge, et ayant son point de départ à 2,000 mè-

tres du boulevard extérieur, devait coûter 7,500,000 francs; mais si on rétablit les omissions du devis, et si l'on tient compte des dépenses du prolongement sur Paris, adopté depuis les enquêtes, les dépenses pour un chemin à une seule voie s'élèveraient à 10,000,000, c'est-à-dire 600,000 francs seulement de moins que pour le tracé direct.

Si l'on ajoute ensuite à ce devis la somme que représente la redevance annuelle que devrait payer le chemin de fer au canal, on trouve que la dépense de ce chemin de fer dépasse de plus de 40 p. 0/0 celles du projet concurrent.

3° L'établissement d'un chemin de fer sur la berge du canal impose un tracé plus défectueux que rien de ce qui a été jusqu'ici, non seulement exécuté, mais même proposé. L'emploi multiplié de courbes d'un très faible rayon, qui en est la conséquence obligée, nous paraît devoir constituer une impossibilité réelle d'exécution aux yeux de tous les hommes compétents qui examineront sérieusement cette question.

Le chemin du canal a quatorze fois autant de courbures que le tracé direct, ses courbes ont moyennement 250 mètres de rayon au lieu de 1,500 mètres.

4° Les courbes à faibles rayons, qui peuvent être tolérées quand il est impossible de faire autrement, ne doivent pas être admises quand avec un autre tracé on peut joindre les deux extrémités par quatre ou cinq grands alignements.

5° L'adoption de ce tracé interdirait d'une manière absolue à la navigation et aux riverains, non seulement l'usage, mais l'accès de la berge droite.

6° Le chemin de fer du canal serait en tous cas de 8,000 mètres plus long que le tracé direct.

7° Sa recette nette serait en cas de concurrence de 0 fr. 625 m. par voyageur, tandis que le tracé direct recevrait 1 fr. 36 c.

8° Il n'est pas susceptible de servir de tête à une grande ligne à cause de la presque impossibilité d'y construire deux voies, et par conséquent il sera toujours exposé à une concurrence qu'il ne pourra soutenir.

9° Sous tous les points de vue, la pensée de profiter des berges du canal de l'Ourcq pour l'établissement d'un chemin de fer conduit donc à un tracé vicieux, difficile, dangereux, et d'une exploitation ruineuse.

CHAPITRE VIII.

NOTE SUR UNE BROCHURE DE MM. GOUZE ET DAUGNY, INTITULÉE : RÉPONSE AUX OBJECTIONS CONTRE LE PROJET D'ÉTABLIR UN CHEMIN DE FER SUR L'UNE DES BERGES DU CANAL (Voir aux pièces justificatives n° 2).

Avant de terminer ce travail, nous croyons utile de dire quelques mots sur une brochure publiée le 18 mai 1840 par MM. Gouze et Daugny, en réponse aux objections qu'avait soulevées leur projet. On trouvera cette brochure intégralement reproduite sous le n° 2 dans les pièces justificatives placées à la fin du présent mémoire.

On y consacre la nécessité d'un marchepied sur la berge droite pour le service de la navigation, et cependant le cahier des charges (art. 6) ne le réserve pas. On prétend encore que le chemin de halage de 3^m à 4^m de largeur est suffisant pour une voie et le marchepied. Les profils annexés prouvent le contraire ; il faut reprendre pour une seule voie au moins 2^m dans le talus de tranchée si on veut ménager un marchepied.

Il en résulte que pour la deuxième voie, non seulement il faut acheter des terrains, mais arracher toute la plantation que la Compagnie du canal se fait payer largement.

On reproche au tracé direct les chances de l'expropriation; mais l'embranchement du tracé du canal jusqu'à la barrière des Vertus

n'est-il pas exposé au même reproche? plus même, puisqu'il se rapproche davantage des maisons de La Villette ?

Les tarifs sont trop élevés; il ne faut pas les justifier par des tarifs anglais, mais se convaincre qu'avec un tracé aussi long on ne peut demander des tarifs qui doubleront les prix actuels.

La longueur du chemin doit comprendre naturellement la gare de Meaux et celle de Paris; il n'y a aucune raison de les retrancher.

Pour la largeur des deux voies dans les tranchées, il faut $7^m\ 40^c$, et de plus 1^m de marchepied et $1^m\ 50^c$ de fossé, soit en tout $9^m\ 90^c$, au lieu de 5 à 4^m qui est la largeur de la berge actuelle. Il y a donc beaucoup à élargir; le moyen le plus économique sera de faire des terrassements en achetant des terrains.

Des murs de soutènement auraient une plus grande hauteur que celle que l'on indique, et coûteraient beaucoup plus cher. En outre, dans les points où la différence de niveau est faible, il est clair qu'il serait impossible de rien regagner sur la largeur des talus. La dépense de construction de la deuxième voie, quant aux expropriations et aux terrassements, reste donc complétement à faire, car le chemin de halage est insuffisant même pour la première voie. S'il n'en était pas ainsi, pourquoi l'art. 6 du cahier des charges rapprocherait-il autant le rail du bord extérieur?

Il suffit d'examiner le tracé du canal au-delà de Meaux pour se convaincre de l'impossibilité matérielle où l'on serait de prolonger le chemin de fer sur la berge. Le tracé serait deux fois plus long que le tracé naturel.

A l'objection de gêne à la navigation et aux riverains, MM. Gouze et Daugny opposent le marchepied qu'ils comptaient faire et qu'ils ne font plus, et disent que les stationnements, chargements et déchargements auront lieu de l'autre côté, c'est-à-dire du côté où se fait le halage, ce qui sera incommode pour les manutentions et pour le halage lui-même.

Quant aux faibles rayons de courbure, dont 14 *ont moins de*

200^m, nous avons démontré les chances d'accidents et l'impossibilité de faire un service rapide. MM. Gouze et Daugny n'ont du reste pas de système. Ils cherchent aussi à nous démontrer qu'il vaut mieux se noyer en se rompant le cou dans une petite courbe du canal, que d'avoir une entière sécurité sur un tracé normal.

La couche de sable sur laquelle le chemin de fer reposera n'est pas plus élastique que celle des autres grandes lignes; pourquoi empêcherait-elle les trépidations qui produisent sur les chemins de fer tant de tassements et d'éboulements?

Les dépenses du projet de MM. Gouze et Daugny sont singulièrement présentées; elles s'élevaient, pour une voie, à 7,500,000 fr., et pour les deux voies elles se réduisent à 6,800,000 fr., en retranchant, il est vrai, les dépenses de matériel, stations et sommes à valoir.

Probablement, ils ne retranchent pas les dépenses de stations, de matériel, et les frais imprévus quand ils nous gratifient de dépenses analogues à celles du chemin de Saint-Germain, c'est-à-dire à 2 millions par lieue.

Ils oublient que la plus grande partie de ces dépenses a été faite pour pénétrer dans Paris en faisant des acquisitions très coûteuses et des travaux d'art des plus importants, comme des souterrains et des tranchées profondes.

Pour le chemin de fer de Meaux, il n'y a pas à craindre de pareilles éventualités, parce qu'il n'entre pas dans Paris; et quand même on y serait exposé, l'embranchement actuellement proposé par ces Messieurs, et qui arrive comme nous à la barrière des Vertus, supporterait évidemment les mêmes chances.

Nous persistons donc à dire que le tracé par le canal, pour être fait à deux voies et prolongé sur Paris, coûtera plus de 14,000,000 fr., c'est-à-dire plus cher que le tracé direct fait également à deux voies.

Voici maintenant la justification de cette légèreté qui se fait remarquer dans le projet de ces Messieurs; nous citons textuellement :

« Du reste, *la discussion des chiffres paraît de peu d'importance,* puisque les soumissionnaires ne demandent ni subventions, ni garantie d'intérêt, et s'engagent à exécuter à leurs risques et périls. *On doit souhaiter qu'ils dépensent beaucoup pour que leurs travaux aient plus de solidité et de durée* (pag. 20). »

Et cependant c'est avec une société anonyme que l'on exécutera, c'est-à-dire *aux risques et périls* d'actionnaires qui, sans doute, ne partageront pas la même quiétude que MM. Gouze et Daugny sous ce rapport.

La même légèreté et la même inconséquence existent dans les conclusions, qui se trouvent démenties par les preuves nettes et palpables que nous donnons dans tout notre travail.

Les objections qui s'appliquent à tous les chemins de fer ne sont pas discutables, car alors la conséquence serait de renoncer pour toujours à ces voies perfectionnées. Nous serions disposés à croire que MM. Gouze et Daugny, peut-être à leur insu, sont les instruments d'intérêts qui sont encore moins favorables au chemin de fer de Meaux qu'à toute autre ligne.

Nous n'avons pas l'habitude d'éluder les discussions; nous reproduisons donc textuellement la réponse de MM. Gouze et Daugny dans les pièces à l'appui de ce mémoire.

TROISIÈME PARTIE.

INTÉRÊTS ET SITUATION DE LA COMPAGNIE DES CANAUX DE L'OURCQ ET DE SAINT-DENIS DANS LA CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER DE PARIS A MEAUX SUR LA BERGE DU CANAL DE L'OURCQ.— TRAITÉ SECRET AVEC MM GOUPE ET DAUGNY — TRAITÉ AVEC LA VILLE DE PARIS — ARRANGEMENTS RELATIFS AUX VOIRIES DE BONDY ET DE MONTFAUCON.—DE LA SITUATION FAITE AU PUBLIC ET AUX ACTIONNAIRES DANS L'ENTREPRISE DU CHEMIN DE FER, PAR LA COMPAGNIE DU CANAL DE L'OURCQ.

Dans toute entreprise de travaux publics il y a des intérêts particuliers et des intérêts généraux directement engagés.

Les intérêts particuliers sont ceux des promoteurs de l'entreprise.

Les intérêts généraux sont ceux du public pour le service duquel l'entreprise est faite, et des actionnaires qui ont répondu à l'appel fait à leurs capitaux.

Il importe de faire connaître d'abord les intérêts particuliers qui provoquent l'exécution du chemin de fer de Paris à Meaux sur la berge du canal de l'Ourcq.

La Compagnie du canal de l'Ourcq craint l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Meaux.

Ce chemin lui enlèverait le capital et le revenu de ses bateaux-postes. Ce capital est, dit-on, de 250,000 fr. ; le revenu, qui est de 50,000 fr. aujourd'hui, paraît devoir s'élever prochainement au double.

De plus, le chemin de fer ferait une concurrence sérieuse au

canal pour le transport de marchandises dans le moment d'encombrement et d'arrêt de la navigation. Meaux est un des marchés les plus abondants sur lequel s'appuie l'approvisionnement de Paris, et le chemin de fer s'approprierait la plus grande partie du transport des denrées : la Compagnie du canal ne peut voir cela sans crainte, elle est encore au point de vue de croire que tout ce que ferait le chemin de fer serait perdu pour elle.

Cependant la Compagnie du canal, comprenant qu'elle ne peut empêcher l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et Meaux, a tenté le seul moyen d'éviter les fâcheux effets de la concurrence qu'elle redoute : elle a provoqué l'établissement du chemin de fer sur l'une des berges de ce canal, et elle a traité avec MM. Gouze et Daugny du consentement qu'elle a obtenu à cet effet de la ville de Paris.

D'après ce traité, tenu secret, mais dont nous croyons connaître les stipulations, la Compagnie du canal se réserve une redevance d'un centime par kilomètre et par voyageur, soit 48 centimes par voyageur pour le parcours total ; elle se fait rembourser le capital qu'elle a dépensé pour l'établissement des bateaux-postes, elle se fait payer les arbres détruits, etc.

De cette manière, au lieu des pertes résultant d'une concurrence sérieuse, elle percevra d'importants bénéfices de cette concurrence même.

A cet intérêt particulier de la Compagnie du canal, il s'en joint un autre. Le canal de l'Ourcq sert aujourd'hui au transport des matières en tonneaux sur la voirie de Bondy ; la Compagnie veut conserver le bénéfice de ce transport aussi longtemps que possible. A ce titre, elle désire le maintien de la voirie de Montfaucon. M. Daugny, l'un des soumissionnaires, est engagé dans le fermage de la voirie de Montfaucon ; il est intéressé à la prolongation du bail si fructueux de cette voirie. Ce bail est près d'expirer ; mais plusieurs moyens peuvent en amener la prolongation. Le premier, déjà tenté par la Compagnie du canal, est d'empêcher le chemin de fer sur la voirie de Bondy : depuis trois ans elle y a réussi. Le

second, celui des fermiers, est d'élever contre la ville des réclamations en indemnité de près d'un million ; un troisième est de s'emparer de l'exécution du chemin de fer destiné au transport des matières depuis Paris jusqu'à la voirie de Bondy. De cette manière, les fermiers de la voirie de Montfaucon resteront maîtres de créer aux transports de la voirie de Bondy des lenteurs, des embarras et des difficultés à l'aide desquels ils comptent obtenir pendant un certain temps encore le maintien de la voirie de Montfaucon, et peut-être la location de celle de Bondy.

Ainsi les intérêts particuliers des promoteurs du chemin de la berge du canal n'ont pas pour but l'établissement d'un chemin de fer dans les meilleures conditions possibles pour les voyageurs et pour les capitaux engagés ; ils sont également opposés aux intérêts de la ville de Paris. C'est là ce qu'il importait de faire connaître avant de parler des intérêts généraux qui se rattachent à cette entreprise.

Ces intérêts sont de plusieurs espèces : dans l'ordre naturel des idées se présentent d'abord ceux qui sont liés à la conservation du canal.

L'établissement du chemin de fer sur la berge du canal a pour résultat d'enlever une des berges au service de la navigation ; le halage ne sera plus possible que d'un côté du canal; les riverains d'un côté seront privés de tout accès au canal, du droit de garage, de déchargement, etc. Enfin, les vibrations violentes produites dans le sol par le passage des convois, et qui occasionnent continuellement sur les chemins de fer le glissement des remblais et des talus dans les tranchées, pouvant produire les mêmes effets sur les berges du canal, compromettront à la fois la navigation et l'alimentation d'eau de la ville de Paris. Cet effet est, au reste, bien facile à reconnaître : il n'est pas de chambre d'emprunt remplie d'eau près des remblais des chemins de fer, où, lors du passage des convois, l'on ne voie les oscillations produites sur la surface de l'eau par les mouvements du sol.

Ces considérations ont une grande importance pour deux raisons : la première, parce que la Compagnie du canal n'a aucun

intérêt à s'en préoccuper. En effet, quant à la suppression du halage sur une berge et à la gêne de la navigation, la diminution qui peut en résulter dans les produits de la navigation disparaît devant le produit énorme que la Compagnie tirera de sa redevance du chemin de fer. Elle porte fort peu d'intérêt aux riverains du canal, qu'elle dépouille du droit d'accès, de garage et de déchargement; et quant aux dangers d'avarie du canal, elle astreint la Compagnie du chemin de fer à la réparation du dommage causé par elle ; et, de plus, elle a fait affranchir cette Compagnie, par la ville, de toute indemnité *à raison de l'interruption du service d'eau dans Paris*.

La seconde raison pour se préoccuper vivement de la conservation du canal de l'Ourcq dans ses conditions actuelles, c'est que le canal, lié à l'Aisne et à l'Oise par le prolongement vers Soissons, devient une des lignes de navigation les plus intéressantes pour l'approvisionnement de la ville de Paris ; les lignes du Nord par l'Oise, celles de la Marne par l'Aisne et le canal des Ardennes, celles de l'Est par le canal de la Marne à l'Aisne convergeront sur le canal de l'Ourcq. Il est difficile aujourd'hui de faire la mesure du degré d'activité qui existera sur ce canal ; il y a même des doutes à élever sur la question de savoir s'il n'y aura pas un jour un grand intérêt à l'élargissement du canal pour le mettre à la section des canaux auxquels il servira d'aboutissant sur Paris.

C'est donc s'exposer à de vifs regrets que de réduire l'utilité de ce canal en supprimant le halage sur une des berges, en privant les terrains contigus de l'avantage de servir de lieu de dépôt pour les matériaux et combustibles de l'approvisionnement de Paris ; quand les terrains sont déjà si chers à l'approche de cette ville.

Après les intérêts qui font désirer la conservation du canal dans sa condition actuelle, viennent ceux du public pour lequel le chemin de fer est établi, des actionnaires, et ceux de la ville de Paris pour les questions particulières à la voirie ; vient enfin un autre ordre d'utilité qui consiste dans les fruits à retirer, pour les

tracés des chemins de fer, d'une grande expérience sur les faibles rayons de courbure ; nous les présenterons successivement.

Pour le public, il importe que le chemin de fer de Paris à Meaux soit établi avec tous les avantages que peut présenter la configuration du sol par rapport à la brièveté du trajet, à la rapidité et à la sécurité du parcours, à la fréquence et à la régularité des convois, et à l'économie du transport.

Le public demande la ligne la plus courte : or le tracé du canal est plus long d'un cinquième que le tracé direct, qui cependant n'offre pas de pente au-dessus de 0,003.

Pour *la rapidité* et *la sécurité* du parcours, il n'y faut pas songer, quant à présent ; cela est livré au hasard d'une expérience *à faire*. Le chemin du canal sera tracé suivant des courbes qui ne permettent pas *la vitesse*, en se servant des appareils locomoteurs actuels. Quant à *la sécurité*, on connaît le danger des courbes. Le projet de loi lui-même ne le dissimule pas, puisqu'il exprime un doute formel à cet égard. Le moyen de franchir les courbes devra, dit-il, être soumis ultérieurement à l'approbation de l'autorité supérieure ; *on ne sait pas encore lequel on emploiera !*

Quant à *la fréquence* et à *la régularité* des convois, le public ne peut pas s'y attendre. Le chemin ne sera qu'à une voie, les travaux d'art ne seront faits que pour une voie ; or cette disposition n'est pas praticable sans nuire à la fréquence et à la régularité des départs sur un chemin tracé aux abords d'une ville aussi considérable que Paris, et servant un mouvement de voyageurs aussi animé que celui qui existe entre Paris et Meaux. Là, les convois ne peuvent se croiser à moitié distance, parce que l'arrivée d'un convoi ne doit pas dépendre d'un autre convoi ; ce serait doubler les chances de retard ; de plus le service de machines de réserve en cas de retard offre des dangers infinis. Au reste, l'exemple de la ligne de Corbeil, moins importante sans doute que celle de Meaux, suffirait à démontrer la nécessité de deux voies.

Reste *l'économie du transport ;* elle est de deux sortes : celle qui dépend de la longueur du trajet, et celle-là, le tracé du canal est loin de l'avoir en sa faveur, puisque son tracé est d'un cin-

quième plus long que le tracé direct. Vient ensuite l'économie que peut présenter le tarif. Sous ce point de vue, le tracé par le canal sera plus onéreux pour le public qu'aucun chemin de fer existant ou en construction ; car son tarif minimum pour les voitures couvertes est de 10 c., 5 par kilomètre.

			par kilomètre.
En ce moment, le chemin de Corbeil perçoit pour les mêmes places			0,0495
—	le chemin de Versailles, rive droite	id.	0,0445 et 0,055
—	le chemin de Saint-Germain	id.	0,055 et 0,0687
—	le chemin de Versailles, rive gauche,	id.	0,0606 et 0,0750

Le chemin de Paris à Meaux par le canal serait donc du double environ plus cher que les autres chemins en exploitation autour de Paris. Pour les places ordinaires couvertes et pour la longueur de 50 kilomètres, le tarif de 10 c. 5 ferait 5 fr. 15 c.

Pour les places découvertes à 0,07525. . . . 5 76

Par le tracé direct et le tarif ordinaire, la distance totale eût coûté, à couvert 3f, 15c à découvert. . 2 40

Le chemin de fer du canal est donc onéreux pour les voyageurs autant que possible, car les prix de 5 fr. 15 et 5 fr. 76, on l'a déjà dit ailleurs, sont beaucoup plus chers que les prix actuels par les meilleures voitures qui vont de Paris à Meaux.

Cela se conçoit de reste; la nécessité de couvrir une énorme redevance et la longueur du trajet expliquent suffisamment l'exagération de ces prix.

Ainsi ce tracé est coûteux au-delà de toute raison pour les voyageurs; la vitesse y sera faible, le trajet dangereux, et les heures de départ et d'arrivée irrégulières; les convois seront peu nombreux. Ainsi sur toutes les conditions d'intérêt général, le public sera mal servi par ce tracé.

Examinons maintenant l'intérêt des actionnaires, mais posons d'abord le principe d'après lequel la Chambre a le droit et le devoir d'examiner cet intérêt.

On dit : Voilà des hommes qui viennent avec leur argent courir les chances d'une entreprise. Que nous importe qu'elle soit bonne ou mauvaise, que les capitaux soient bien placés ou perdus ? le public aura un chemin de fer. La Chambre ne garantit

pas aux actionnaires le bon placement de leur argent, c'est à eux à y regarder.

C'est ainsi que la position est représentée. D'abord elle l'est inexactement; rétablissons-la :

Les promoteurs de l'entreprise viennent, avec une faible partie des fonds qui sont nécessaires à sa réalisation, demander aux Chambres la permission d'appeler des actionnaires pour compléter et même pour composer en entier le capital dans lequel rien ne les oblige, eux fondateurs, de rester intéressés. Importe-t-il ou non au parlement que ces actionnaires soient victimes de leur confiance dans une entreprise à laquelle l'examen et le vote des Chambres auront donné une haute sanction d'utilité et de moralité? Là est la question.

Or, les Chambres ont tellement senti qu'il importait fort à la considération du pouvoir, au crédit et à la puissance de l'esprit d'association, d'épargner autant que possible de scandaleux mécomptes, qu'elles ont réclamé pour qu'à l'avenir le conseil d'Etat réglât les statuts constitutifs des compagnies avant la présentation des projets de loi; elles ont voulu que ces actes continssent des garanties sur la souscription des fondateurs, sur leur solvabilité, sur l'achèvement certain de l'entreprise. Elles ont voulu que l'administration des Ponts-et-Chaussées leur donnât des lumières sur les questions d'art : en première ligne, sur le choix du meilleur tracé, sur les devis d'exécution et sur la construction au point de vue de l'utilité publique.

Tous ces examens, dont aucun n'a eu lieu dans l'entreprise en question, toutes les garanties dont le projet a été laissé dépourvu, il importe aux Chambres de les exiger. Sans entrer en aucune manière dans les calculs de l'intérêt plus ou moins élevé que recevront les capitaux engagés dans l'entreprise, les Chambres examineront si ces capitaux existent et s'ils sont réellement engagés, s'ils sont suffisants : si l'entreprise, c'est-à-dire si les actionnaires ne sont pas sacrifiés d'avance à d'autres intérêts par lesquels ils seront

grossièrement exploités, c'est cette dernière assertion qui nous reste à prouver [1].

Nous ne reviendrons pas sur la preuve que nous avons fournie, que la prétendue économie du tracé par le canal dans les acquisitions de terrains et les terrassements, était absorbée, et au-delà, par l'accroissement de longueur de 8 kilomètres, l'importance des travaux d'art qu'il faut détruire pour les refaire dans un système bien coûteux; la grande cherté des terrains aux abords de Paris; l'accroissement du matériel nécessaire pour un chemin plus long; le remboursement du matériel et de la dépense faite pour les bateaux-postes que l'on porte à 500,000 francs, y compris le paiement des arbres, et ce qui restera à faire en travaux de terrassements dans les endroits où la berge est trop étroite et trop basse. Ces chapitres de dépense ont pour conséquence de rendre le chemin aussi coûteux en réalité, ou même plus que le tracé direct; mais il s'agit moins de cela pour les actionnaires que du produit de l'exploitation, et de l'intérêt afférent au capital engagé.

Or, dans l'entreprise dont il s'agit, une partie tellement considérable du produit est détournée au profit du canal que le capital du chemin de fer n'a à attendre qu'un faible revenu. C'est ce que nous allons démontrer en comparant l'exploitation de cette entreprise avec un chemin de fer exécuté dans des conditions normales.

Sur les chemins de fer des environs de Paris, le produit que l'on tire de la circulation est de 5 centimes par kilomètre et par voyageur; mais nous devons partir ici du tarif moyen, soit 6 1/2 centimes qui doit être réduit pour le chemin du canal à 5c 6 à cause de sa longueur.

La dépense d'exploitation des chemins varie de 50 à 70 pour cent du produit brut. Quand le nombre des convois est considé-

(1) Le parlement anglais a toujours montré une vive sollicitude pour la moralité des actes de concession, et c'est au soin minutieux qu'il a pris sous ce rapport que l'on doit la confiance que les titres représentatifs de ces entreprises ont trouvée dans toutes les classes; il a fondé ainsi le crédit industriel des travaux publics.

rable, les dépenses d'entretien du chemin, le personnel, les dépenses fixes enfin, se répartissent sur un plus grand parcours, et sont alors proportionnellement moindres; les frais proportionnels à la distance parcourue, c'est-à-dire le combustible, l'entretien et la conduite des machines, restent les mêmes. Si le nombre des voyageurs correspond favorablement au nombre de convois, le prix d'exploitation descend au taux le plus bas possible, comparativement au revenu..

Quand le nombre de convois est restreint, la dépense fixe s'accumulant sur un faible parcours, les convois coûtent beaucoup plus cher ; et comme le nombre des voyageurs est faible quand les départs sont trop espacés, il en résulte que le produit n'est plus dans une proportion favorable avec la dépense. Ce sera la position du chemin de fer du canal par suite de l'influence que ses conditions d'art exerceront sur son exploitation.

Dans l'exploitation la plus favorable d'un chemin de fer la dépense est de 50 0/0 du produit brut. Dans la position la moins favorable elle peut être de 80 0/0. Appliquant ces diverses proportions au chemin de fer du canal, le produit brut étant de 5 c 6 par voyageur et par kilomètre et la redevance au canal de 1 centime par kilomètre et par voyageur.

Quantum pour cent de la dépense sur le revenu.	Soit par kilom. et par voyageur.	Produit net par kilom. et par voyageur.	Quantum pour cent du produit net sur la recette brute.
80 0/0	4 c 50	nul.	00
70	5, 92	0, c 68	12
60	5, 36	1, 24	22
50	2, 80	1, 80	32

Le résultat que démontrent ces chiffres est que les actionnaires de ce chemin seront les dupes de la Compagnie du canal qui absorbera, sans risques de perte, la plus sûre, la plus belle part du revenu net et peut-être la presque totalité.

La Compagnie du canal le savait si bien qu'elle a pris ses précautions avec autant d'habileté que de cynisme, pour le cas où l'entreprise ne pourrait s'achever comme pour celui où elle serait abandonnée par les actionnaires.

En cas de ruine, en exécution de l'article 29 du cahier des charges, le chemin sera vendu. L'acquéreur devra se conformer aux clauses du cahier des charges actuel, qui fait une loi au concessionnaire de l'adhésion au traité stipulant la redevance au canal. (Art. 1.) Il sera tenu de prendre l'entreprise aux mêmes conditions; et si personne ne se présente pour acquérir, le chemin de fer ou ce qui en serait exécuté reviendra *sans paiement* à la Compagnie du canal.

Ainsi, si la redevance écrase cette entreprise, et cela est démontré d'avance, une faillite n'aura même pas pour résultat de laisser entre les mains des actionnaires la valeur des rails, du matériel. Ils seront dépouillés de tout, et la Compagnie du canal sera propriétaire *sans payer et sans être obligée d'exploiter*.

Y a-t-il là une erreur ou un piége, un oubli ou une habileté pleine d'impudeur, nous n'en savons rien; mais nous en concluons qu'il est déplorable que le conseil d'État n'ait pas été appelé à examiner une pareille affaire arrangée sans discussion, sans contradiction, dans un cahier des charges, au mieux des intérêts cachés de ceux qui la présentent au public; qu'il est déplorable encore qu'un traité secret, fixant la redevance et les remboursements, soit intervenu entre les concessionnaires et la Compagnie du canal, et que l'Administration n'en ait pas porté la connaissance au public; qu'en exigeant la formation d'une société anonyme, elle n'en ait pas dit la base principale, comme s'il était permis de faire ainsi un mystérieux négoce d'une entreprise d'utilité publique et d'en demander la sanction aux Chambres sans les éclairer.

Ces explications suffisent pour confirmer le droit, le devoir, la nécessité même où se trouvent les Chambres d'examiner la position des actionnaires dans cette entreprise. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point.

Dans l'ordre des intérêts en discussion viennent maintenant ceux de la ville de Paris.

Nous les exposerons d'abord dans le langage des défenseurs du tracé du canal.

Ils disent que la ville de Paris était exposée à de justes et nom-

breuses réclamations de la Compagnie des canaux; qu'elle avait à obtenir aussi de cette compagnie des concessions importantes; qu'un traité longuement discuté a été passé entre la ville et la compagnie le 1er février 1841, dans lequel, par un échange bien entendu d'avantages et de sacrifices, les intérêts de la ville de Paris sont favorablement réglés.

On ajoute que par ce traité la ville s'affranchit enfin du voisinage de la voirie de Montfaucon, qu'elle règle d'une manière avantageuse le transport des matières sur la voirie de Bondy.

Enfin on termine par cette considération, que placée en face de ces arrangements dont la ville doit mieux que personne connaître l'importance et la nécessité, quand un traité est intervenu il y a deux mois, qu'il a reçu la sanction du conseil municipal; quand une des conditions de ce traité est que la compagnie du canal de l'Ourcq jouira du bénéfice d'établir ou de permettre qu'un chemin de fer soit établi sur l'une de ses berges; en face d'une transaction faite ainsi de bonne foi, les Chambres, mues par un sentiment de justice, de loyauté même, ne retireront pas de ce traité une des conditions sur lesquelles il repose.

A cet exposé des intérêts de la ville de Paris dans la question qui nous occupe, nous répondrons en prouvant que le traité fait entre la ville et la Compagnie des canaux n'est avantageux à la ville de Paris, que parce qu'il la délivre de l'état d'embarras où la plaçait cette compagnie, par l'exploitation immorale de sa position, mais qu'il achète cet avantage par les concessions les plus magnifiques à la Compagnie des canaux.

Quant à ce qui concerne la suppression de la voirie de Montfaucon et le service de la voirie de Bondy, nous prouverons que le traité même contient des stipulations qui rendent ces intérêts parfaitement étrangers au chemin de fer de Paris à Meaux; mais que d'après l'usage que vient de faire du traité la Compagnie des canaux, en s'entendant avec MM. Gouze et Daugny, elle a livré les intérêts que lui avait confiés la ville de Paris aux adversaires naturels du but que la ville veut atteindre.

Et quant à l'argument que l'on puise dans l'impossibilité de

retirer à la Compagnie du canal le bénéfice du consentement donné par la ville à l'établissement d'un chemin de fer sur la berge, parce que c'est un traité passé de bonne foi, qui semble interdire aux Chambres toute préférence pour un autre tracé de chemin de fer de Paris à Meaux, nous prouverons que le conseil municipal lui-même n'a pas partagé cette opinion, puisque postérieurement au traité, il a librement délibéré sur le choix d'un meilleur tracé, et qu'à plus forte raison cette considération ne lie pas la Chambre.

Nous allons revenir, avec ordre et avec soin, sur ces trois points, en commençant par le traité passé le 1er février de cette année, entre la ville et la Compagnie du canal.

Avant d'entrer dans la discussion d'un des actes les plus importants du conseil municipal de la ville de Paris, auquel personne, moins que nous, ne refuse une indépendance absolue de position et de caractère, un sentiment de justice et de moralité au-dessus de toute atteinte, une première observation est indispensable pour préparer à une entière impartialité d'examen l'esprit de ceux qu'intéresse cette discussion.

Dans le traité passé entre la ville de Paris et la Compagnie des canaux, la partie était profondément inégale.

Du côté de la Compagnie des canaux, un sentiment aussi habile qu'exclusif de ses intérêts immédiats ; une hardiesse et une adresse profondes pour escompter les mille concessions que le temps joint à une persévérance incessante et à de puissants moyens de conciliation, avaient pu arracher à une administration longtemps laissée sans surveillance ; l'urgence d'intérêts, de prétentions dont l'aveu était impossible, dont la solution toute occulte ne pouvait être obtenue que d'une manière indirecte et par des artifices de rédaction, à l'insu de la partie avec laquelle le traité était discuté.

Du côté de la ville, l'influence de la position vraiment intolérable dans laquelle l'avait placée la Compagnie des canaux ; l'urgence absolue d'obtenir la quantité d'eau nécessaire à l'assainissement de ses rues, d'assurer les moyens d'éloigner la voirie de Montfaucon et de servir celle de Bondy, deux intérêts puissants

qui n'avaient d'autre adversaire que la Compagnie des canaux ; de plus, toutes les difficultés résultant de précédents fâcheux dans lesquels se montrait l'abus immoral de la forte position que la compagnie avait acquise.

Il fallait céder, céder au moindre prix possible ; la lutte a été longue et sérieuse. L'honorable membre du conseil municipal chargé de cette discussion a obtenu gain de cause pour les deux intérêts principaux de la ville ; mais ce qu'il n'a pu savoir, c'est l'inestimable prix dont les artifices de rédaction de certaines clauses du traité ont payé sa victoire.

Quant à nous, si nous avons pu démêler dans ce traité sa véritable, son unique tendance en ce qui concerne la Compagnie des canaux, son but sérieux et caché, c'est que depuis plusieurs années des travaux spéciaux nous ont initiés aux plus intimes difficultés qui s'opposaient aux envahissements de la Compagnie des canaux et contre lesquelles elle a lutté avec tant de persévérance, d'habileté et de secret. La connaissance de ces intérêts nous était donc devenue familière, il nous reste à les faire connaître. Ils viendront à leur rang dans l'exposé qui suit du traité du 1er février 1841.

1° On sait que la Compagnie du canal de l'Ourcq, qui tire un produit considérable de la navigation sur ce canal, est intéressée à son accroissement, et que l'entreprise qui doit y contribuer le plus est le canal de Soissons.

Dans le traité du 1er février, la ville consent à ce que ce canal soit établi en communication avec le canal de l'Ourcq ; elle reconnait la nécessité d'une subvention de l'État pour cette entreprise, et contribue dans cette subvention pour 200,000 fr. En retour de cette concession et de cette subvention, la Compagnie du canal ne prend aucun engagement d'exécuter, de contribuer en rien au canal de Soissons.

2° Dans le même intérêt d'accroissement de ses produits de perception, la Compagnie désirait que la canalisation de l'Ourcq, depuis le Port-aux-Perches jusqu'à Mareuil, fût exécutée ; le canal serait, ainsi, lié par une navigation plus régulière et plus facile avec le chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.

Par le traité du 1er février, la ville s'engage à payer les sept dixièmes de la dépense de ce travail.

3° La Compagnie du canal voyait chaque année la navigation entravée dans la partie comprise entre la Thérouenne et la Beuvronne. Le tirant d'eau du canal variait dans cette partie, de manière à suspendre la marche des bateaux à certaines époques, soit que les eaux affluassent, soit que les herbes aquatiques vinssent en entraver l'écoulement : elle sollicitait vivement l'autorisation d'établir dans cette partie plusieurs écluses. Le traité lui concède ce droit ; mais la ville paie les sept dixièmes de la dépense de ces travaux. Elle laisse, en outre, à la Compagnie le produit des établissements hydrauliques qui se créeront près de ces écluses pour employer les chutes comme moteur.

4° La Compagnie du canal avait un grand excédant d'eau à l'extrémité du canal vers Paris, et elle en manquait souvent en amont : la ville, de son côté, n'en avait point assez pour les chasses dans les égouts et l'assainissement des rues ; cependant la Compagnie du canal ne voulait point donner son excédant, et elle préférait faire la nuit des lâchages d'eau par les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, malgré les grands inconvénients de cette opération pour le débardage des bois et pour la navigation. Afin de concilier cette position, il fallait déverser le produit de nouveaux cours d'eau dans la partie supérieure du canal pour le moment des sécheresses, et il fallait, en outre, exécuter, dans la partie basse, des déversoirs et rigoles propres à écouler les excédants en cas d'affluence des eaux.

D'après le traité la ville fera à ses frais la dérivation du Clignon; pour les rigoles, barrages et aqueducs de la Reneuse, du Mory et de Pantin, la ville fournit les 7/10 de la dépense ; elle paie en outre à la Compagnie des canaux ses usines sur le Clignon.

L'aménagement des eaux ainsi amélioré par ces travaux dans l'intérêt de la navigation et de l'entretien du canal, la Compagnie *ne fait point de difficulté de concéder à la ville l'excédant des eaux après les emplois pour la navigation et ses usines*. Telle est la

concession qu'a obtenue la ville; la Compagnie lui donne ce qu'elle a en trop, ce qui l'embarrassait.

5° La ville voudrait reporter la prise d'eau du bassin de La Villette à la gare circulaire pour avoir des eaux plus saines. La rigole de cette prise d'eau longera le côté droit du bassin de La Villette ; de ce côté le mur du quai s'écroule, il est presque entièrement désuni ; dans le traité, la ville se charge de le reconstruire à ses frais, en faisant la rigole, et épargne ainsi à la Compagnie une dépense de 85,000 fr.

6° La ville voudrait faire une rigole de dérivation des eaux vannes de la voirie de Bondy; la Compagnie consent à la lui laisser construire sous la berge droite du canal; mais, comme le chemin de fer passera sur cette berge, la ville après avoir exécuté la rigole l'entretiendra à ses frais.

7° La répartition entre la ville et la Compagnie de la dépense des différents travaux à exécuter, en conséquence du traité, s'établit comme suit :

Part de la ville.

1° Subvention du canal de Soissons. . . .	200,000 fr.
2° Canalisation de l'Ourcq du Port-aux-Perches à Mareuil, établissement de quatre écluses sur le canal, dérivation du Clignon, rigoles et déversoirs de la Reneuse, du Mory et de Pantin.	540,500
3° Moulin de Grand-Pré sur le Clignon payé à la Compagnie du canal.	32,400
4° Acquisition de terrains, indemnités de dépossession et détérioration d'usines pour tous les travaux ci-dessus.	Mémoire.
5° Construction de la rigole de Bondy. : .	*id.*
6° Construction de la nouvelle prise d'eau à la gare circulaire.	*id.*
7° Reconstruction du mur du quai de droite du bassin de La Villette.	85,000

La part de la Compagnie complétant la dépense de ces constructions est de 239,500 fr. (310,000-70,500), dans laquelle entre

son bénéfice sur toutes les constructions qu'elle entreprend à forfait, sauf les chapitres 3, 4, 5, 6 et 7 qui regardent exclusivement la ville. Cette dépense de 239,000 fr. reste couverte par le seul produit de la chute aux quatre écluses nouvelles.

En évaluant à 1,600,000 fr. la dépense totale de ces travaux, la part de la ville est donc au moins des 7 dixièmes.

8° Jusque-là ce traité semble une longue série de concessions toutes plus libérales les unes que les autres en faveur de la Compagnie. Cependant nous n'avons pas abordé le point principal.

On sait que la concession faite par la ville à la Compagnie des canaux de l'Ourcq, de Saint-Martin et de Saint-Denis, porte sur la jouissance des droits de navigation.

Cependant la Compagnie n'a pas tardé à s'apercevoir que ses canaux, constituant par leurs bassins et les larges biez qui traversent la ville, des ports à niveau fixe, bordés de quais spacieux et bien situés, pouvaient donner lieu à une autre source de produits plus féconde peut-être un jour que la ligne d'eau.

Les spéculations si fructueuses et si considérables des docks, des magasins à bord de quai, et plus tard chez nous les entreprises d'entrepôt et de magasinage libre vinrent peu à peu révéler le parti que l'on pouvait tirer des terrains contigus aux ports. Il était évident que certaines localités sur le bord du canal, mais surtout le bassin de La Villette, si heureusement situé, si encombré de marchandises, pouvaient faire la base d'une magnifique spéculation.

Plusieurs fois la Compagnie du canal avait été sollicitée par des Compagnies de magasinage de faire l'abandon des quais du bassin, on lui offrait pour cela les plus beaux avantages.

Mais un obstacle ignoré de tout le monde, excepté d'elle, s'opposait à cette concession.

Les francs-bords et les quais sont affectés par destination à un service public, et chacun a le droit d'en user gratuitement pour le chargement et le déchargement des marchandises, en se conformant aux règlements de police pour l'usage de ce droit.

Pour exploiter cette destination à son profit, pour saisir avec

sécurité cette source si belle de produits, la Compagnie devait d'abord s'emparer, en toute propriété, des francs-bords et des quais; il fallait arriver à dépouiller peu à peu la navigation de l'usage gratuit qui lui en est assuré par la loi. C'est ce qui a été fait avec un succès que le traité du 1er février dernier vient de consommer enfin.

Il est inutile d'énumérer les mille mesures d'habile persévérance par lesquelles la Compagnie est arrivée à faire acte de propriété des quais; l'établissement et la location de grues, l'enrôlement des ouvriers de port, la location exclusive et par privilége à certains individus d'une portion des quais du bassin, la fermeture des terrains formant les ports et l'interdiction de leur accès, les décisions préjugeant indirectement la question obtenues de la préfecture et les interprétations de ces décisions conduisant par un acheminement insensible à la constitution de la propriété entre les mains de la Compagnie.

Et cependant cette invasion de la propriété publique était encore tellement difficile que dans le traité ce n'est qu'indirectement qu'elle est résolue en faveur de la Compagnie; l'article 12 l'introduit sous l'artifice d'une simple question d'alignement.

Cet article reconnaît à la Compagnie des canaux le droit d'établir des magasins sur les quais de La Villette et sur les vastes terre-pleins d'extrémité. Ces magasins couvriront toute la largeur du port depuis le bord des quais jusqu'à la rue. Ils n'auront pas d'issue sur les intervalles de 20 mètres qui seront laissés entre eux. Ces intervalles, on veut bien encore indiquer qu'ils sont réservés au service public, mais sans dire si c'est par l'intermédiaire de la Compagnie que ces services seront faits, et de plus on ajoute qu'ils seront fermés la nuit par la Compagnie. Enfin on en interdit la circulation à toute voiture du commerce, en autorisant la Compagnie à en exhausser le niveau d'un mètre.

La concession du port est complète, comme on le voit; mais en la supposant bornée aux seuls emplacements des magasins pour lesquels il n'y a aucune ambiguité, cela seul constitue un espace de 31,200 mètres carrés. Pour en mesurer la valeur il suffit de dire

que si la Compagnie du canal vendait la concession qu'elle vient d'obtenir, à la charge d'y établir des magasins, à coup sûr le prix qui lui en serait payé n'irait pas à moins de 100 francs le mètre, soit 3,120,000 francs.

Pour achever de donner une idée complète de la valeur de cette concession il est bon d'indiquer l'importance de la spéculation qui en doit résulter.

Un mètre carré de magasin à trois étages coûtera 300 francs de construction, et produira 4 mètres carrés de planchers de magasins dont le plein est assuré d'avance. Le produit net d'un mètre y compris les bénéfices sur la manutention de marchandises étant de 9 à 10 francs, le produit total sera de 36 à 40 francs, soit 12 à 13 p. 0/0 du capital engagé dans les constructions. Cette spéculation, en se réalisant à mesure des besoins, constituera le plus beau port de Paris.

A ce traité qui n'a pas reçu encore, il est vrai, la sanction de l'autorité supérieure, il reste une lacune qui suffit pour prouver que les hommes honorables qui lui ont donné la leur ignoraient où ils étaient conduits. Toute concession de service public doit toujours être accompagnée d'un tarif qui en règle l'usage. Ici le tarif manque et la Compagnie des canaux pourra porter ses prix de magasinage à un taux d'autant plus élevé qu'elle n'aura pas à redouter la concurrence de magasins situés plus favorablement que les siens.

9° Nous avons fini l'énumération des avantages que la Compagnie des canaux retire du traité du 1er février dernier ; il nous reste à parler des conditions relatives à la voirie, qui y tiennent une place importante.

La Compagnie consent enfin, après des années de résistance, à l'établissement d'un chemin de fer *à deux voies* sur la berge droite du canal, depuis la gare circulaire jusqu'à la voirie de Bondy, c'est-à-dire sur une distance de 9 kilomètres (2 lieues et quart). Ce chemin est indispensable pour le transport des matières de Paris à la voirie de Bondy, et rend possible la suppression de la voirie de Montfaucon.

Moyennant le prix de 1 fr. 25 c. que paiera la ville pour le

transport des matières, la Compagnie établira ce chemin de fer et fera les transports. Si d'ici à deux années ce chemin n'est pas construit, la ville l'établira, sans que la Compagnie du canal soit passible d'aucune indemnité, et sans qu'elle ait le droit d'en réclamer aucune. Malgré la faveur de cette clause, qui n'est qu'une cause de délai, le droit appartient désormais à la ville, le chemin de la voirie sera fait, et cet intérêt si urgent reçoit une solution par le traité.

Enfin une stipulation expresse indique que quel que soit le sort du chemin de fer de Paris à Meaux devant les Chambres, les clauses relatives au chemin de la voirie n'en recevront pas moins leur exécution. On ne peut qu'approuver une pareille réserve, nous savons qu'elle a été faite pour laisser à l'autorité supérieure le choix du meilleur tracé pour le chemin de fer de Paris à Meaux.

Mais une circonstance née de la présentation du projet de loi au nom de MM. Gouze et Daugny, vient affecter d'une manière sérieuse l'éxécution des dispositions relatives au chemin de fer de la voirie, auxquelles la ville attache un si grand intérêt.

Nous avons dit que le canal de l'Ourcq sert aujourd'hui au transport des matières en tonneaux de la voirie de Bondy. Les produits des fosses sont portés à Montfaucon.

La Compagnie du canal avait à conserver ces transports un intérêt qui l'a portée à refuser pendant trois ans à la ville l'établissement d'un chemin de fer sur la berge droite jusqu'à Bondy.

Ce droit enfin obtenu, il s'agit de l'exécution. D'après le traité elle est laissée à la Compagnie du canal; voici comment elle y procède à la faveur de sa communauté d'intérêt avec les fermiers de la voirie de Montfaucon.

Le bail de la voirie de Montfaucon est près d'expirer. Ses fermiers ont un intérêt d'argent considérable à en prolonger la durée; ils ont présenté dans ce but une longue série de réclamations plus ou moins justes. Ce qui leur importe surtout, c'est que le chemin de fer de la voirie de Bondy ne soit pas fait d'ici à l'expiration de leur bail, afin que le transport des matières ne puisse s'effectuer que sur la voirie de Montfaucon. Or, c'est à l'un des

fermiers, M. Daugny, que la Compagnie du canal a confié l'exécution du chemin de fer de la voirie de Bondy, et nous rappelons que l'inexécution de ce chemin n'emporte aucune amende ; après deux ans, la Compagnie peut même encore obtenir la préférence à conditions égales pour l'établir et l'exploiter.

Pour que le chemin de fer de la voirie de Bondy ne soit pas exécuté avant trois ans, il suffit que le produit du fermage de la voirie de Montfaucon soit plus élevé que le bénéfice du transport sur le chemin de fer de la voirie de Bondy ; or cela n'est pas un instant douteux. On peut donc dès à présent, et par suite de l'alliance formée entre la Compagnie des canaux et les fermiers de la voirie de Montfaucon, compter sur le prolongement du bail de cette dernière.

10° Il nous reste à détruire le dernier moyen de défense de nos adversaires, basé sur ce que le traité du 1er février est un acte fait de bonne foi, dont l'une des dispositions ne peut être touchée sans en altérer la moralité et sans léser injustement la Compagnie des canaux.

Certes, les réserves stipulées si explicitement dans le traité, pour le cas de refus par l'autorité supérieure de consentir à l'établissement d'un chemin de fer sur la berge du canal, suffiraient à répondre à cet argument ; mais ce qui prouve encore davantage que le conseil municipal n'a jamais entendu se lier à cet égard, c'est que postérieurement au traité il a délibéré sur le choix du meilleur tracé. Il est vrai que sa délibération n'a pas eu pour résultat une préférence en faveur des tracés directs, mais cela a tenu uniquement à ce que, par suite d'une fin de non-recevoir, le conseil n'a pas été saisi de la discussion de ces tracés ; une explication est nécessaire sur ce fait.

Nous avons dit, dans la première partie, qu'à la suite des avis fournis par les diverses commissions d'enquête les auteurs des deux tracés directs s'étaient entendus pour combiner un tracé unique. Ce tracé est dans les 9/10es de sa longueur identique à l'un ou à l'autre des tracés primitifs. Cependant la commission du conseil municipal ne s'est pas crue suffisamment

saisie de ce tracé, sous prétexte qu'il n'avait pas passé par les commissions d'enquête ; et attendu, en conséquence, que le conseil n'était saisi que du tracé de MM. Gouze et Daugny par la berge du canal, elle a exprimé son approbation de ce tracé.

Le conseil municipal a approuvé l'avis de sa commission en ajoutant que le chemin établi sur la berge du canal devait être exécuté de manière à permettre la pose de la deuxième voie, quand elle serait jugée nécessaire.

Il est inutile de discuter l'étrange fin de non-recevoir qui a empêché l'examen de notre projet devant le conseil municipal. Il nous suffit de dire que la modification de notre tracé définitif ne s'écartait pas de la limite que les cahiers de charges laissent pour l'exécution *définitive*, à plus forte raison pour un avant-projet; que jamais les enquêtes d'utilité publique n'entrent à ce point dans le détail des tracés en plaine; qu'enfin la partie nouvelle qui joint l'un des premiers tracés à l'autre est infiniment courte et placée entre les deux tracés directs, produits examinés et approuvés dans les enquêtes.

C'est encore là une de ces délibérations où la forme revêt une couleur légale pour éviter la discussion du fond. Le conseil municipal n'ayant sous les yeux aucun plan, ne recevant de sa commission aucune explication sur le tracé, ne pouvait ni examiner, ni soupçonner l'erreur qu'elle commettait. Nous croyons savoir qu'elle a été reconnue et regrettée depuis par plusieurs membres du conseil municipal ; mais il était trop tard.

Nous arrivons au terme. Les raisons si nombreuses et si péremptoires qui précèdent, de repousser ou de modifier profondément le tracé, ne doivent-elles pas céder devant le grand intérêt de faire une expérience sur les faibles rayons de courbure dans les tracés des chemins de fer?

C'est la question qui nous reste à examiner. Une partie des considérations d'art qui tendent à faire préférer le tracé direct au tracé par la berge du canal, n'ont pu être que sommairement présentées au conseil général des Ponts-et-Chaussées, par lequel nous avons été entendus dans l'une des deux séances précipitées

qui lui ont été laissées pour examiner cette affaire et prendre une décision.

Néanmoins elles ont contribué à mettre en évidence la supériorité du tracé direct, et la nécessité de ne pas abandonner les graves intérêts qui s'y rattachent.

Placé entre cette nécessité et la compression énergique qu'exerçait sur lui l'influence qui imprimait à cette affaire une si vive impulsion, le conseil des Ponts-et-Chaussées s'est laissé convaincre qu'il fallait fermer les yeux devant des hommes qui avaient le courage de risquer leur argent, leur argent à eux, et de le risquer chez eux, sur une propriété à eux appartenant.

Oubliant ainsi sa compétence et la mission qui lui est confiée d'examiner au point de vue de l'art les conditions d'utilité générale qui s'attachent aux entreprises de travaux publics, il a réfugié sa faiblesse dans une question d'art prise en dehors de la question qu'il devait se poser, celle de rechercher le meilleur tracé d'un chemin de fer entre Paris et Meaux.

Il a vu dans cette entreprise, ou plutôt il a exprimé qu'il ne voulait y voir qu'une expérience sur l'application des faibles rayons de courbure aux tracés des chemins de fer, et il a expressément réservé aux tracés directs leur avenir.

Sans examiner si cette opinion du conseil n'aura pas pour résultat de faire trembler les actionnaires qui ne sont peut-être pas assez pénétrés de l'utilité du but expérimental pour y risquer leur argent, nous dirons que cette opinion n'est pas sérieuse, et qu'il ne faut la considérer de la part du conseil que comme une issue qui s'est offerte à une situation difficile.

En effet, où donc est l'intérêt si sérieux qui s'attache, dans la question des chemins de fer, à l'emploi des faibles rayons de courbure? Permis aux inventeurs de système d'y voir une panacée universelle à la maladie prétendue que les alignements introduisent dans la construction des chemins de fer, mais leur opinion sous ce rapport est restée dans un isolement absolu.

Certes on ne peut alléguer que pour la France, où la propriété n'a pas une grande valeur, les petites courbes soient d'un intérêt

plus puissant que pour l'Angleterre, qui vient d'établir pour un milliard de chemins de fer sans se préoccuper des rayons de courbure.

On n'alléguera pas non plus que l'emploi des petites courbes doive amener une révolution sérieuse dans les frais d'exécution des chemins de fer, car les différences qui existent sous ce rapport entre les chemins de fer à alignements droits construits en Angleterre, en Belgique, en Allemagne et aux États-Unis, prouvent que les courbes ne seraient qu'un très faible élément d'économie, et que les pentes sont un élément bien plus grave de dépense dans les tracés. Ces différences prouvent au contraire qu'abstraction faite des courbes, les chemins de fer coûtent peu ou beaucoup, suivant le système et la perfection de leur établissement.

Comment cet intérêt pour une expérience est-il devenu si vif que dans la localité qui se prête le mieux à un chemin droit, composé de quatre alignements dont l'un a cinq lieues de longueur, sans aucuns travaux d'art ni terrassements considérables, on préfère un tracé plus long du cinquième et à courbes de 75 à 250 mètres de rayon !

S'il est vrai que dans les chemins de fer il y ait une expérience en voie de passer à l'état de chose jugée, n'est-ce pas au contraire que loin de s'exposer à des causes de lenteur dans la marche des convois, on recherche la vitesse, et que le chemin de Londres à Bristol, où sont les plus grands alignements et les courbes de plus grand rayon est aussi le seul qui ait pu établir son service à raison d'une vitesse moyenne de quatorze lieues à l'heure, y compris les temps d'arrêt aux stations ?

En ce moment toutes les compagnies font des efforts de tous genres pour augmenter la vitesse de marche.

La vérité dans cette question n'est pas dans l'intérêt imaginaire qui s'attache à l'emploi des faibles rayons de courbure ; les plus grands génies feront de vains efforts pour détruire la force centrifuge, elle est inhérente au mouvement de déviation des corps lancés avec vitesse, comme l'ombre est le résultat d'un obstacle à la lumière. Ce ne peut donc être que par une réduction de vitesse

que l'on peut combattre la force centrifuge ; là est le procès tout entier de l'intérêt prétendu qui s'attache à ces expériences.

Et, dans tous les cas, est-il moral d'encourager le risque, la perte peut-être, d'un capital aussi considérable, quand l'expérience ne correspond même pas à une nécessité locale? Ne croirait-on pas qu'entre Paris et Meaux il s'élève des montagnes traversées par une gorge étroite et tortueuse et qu'il faut de toute nécessité que le chemin de fer aille y disputer à grands frais, à tous risques, quelques pieds de terrain au canal qu'on serait parvenu à y creuser, tandis qu'en réalité il est impossible de trouver une plaine plus unie, un sol plus favorable et des terrains d'une valeur plus ordinaire.

En face de raisons si évidentes il fallait que la loi portât le caractère de la course rapide qu'elle a accomplie à travers les bureaux du ministère des travaux publics.

C'est ainsi que l'exposé des motifs est obligé de garder le silence sur tous les points. On permet que 10 millions soient consacrés à une expérience, qu'un grand ouvrage soit compromis, sans expliquer l'intérêt de cette expérience.

On fait une réserve en faveur du tracé direct sans expliquer les motifs et la valeur de cette réserve.

On avoue l'ignorance anticipée du système d'après lequel l'expérience sera suivie et la sécurité publique conservée.

C'est que l'intérêt de l'expérience n'est pas sérieux.

C'est que la réserve du tracé direct n'est qu'une illusion, un moyen d'échapper à une grave responsabilité.

C'est qu'il ne s'est pas trouvé dans le conseil des Ponts-et-Chaussées un ingénieur qui ait pu douter que la force centrifuge est un obstacle à la vitesse dans les courbes.

Il est difficile de faire le résumé des faits et des raisons qui précèdent ; peut-être, d'ailleurs, ceux qui les liront auront-ils de la peine à se défendre de l'impression pénible que nous éprouvons en les écrivant. Nous n'insisterons donc pas.

Loin d'être de ceux qui pensent que l'éclectisme des opinions, qui est, dit-on, le mal de l'époque, tienne, dans la Chambre, à un

affaiblissement de moralité, nous sommes, au contraire, disposés à croire qu'une des conditions que le parlement veut imposer le plus rigoureusement à l'administration dans la présentation des affaires, c'est qu'elles soient sous ce rapport, à l'abri de toute attaque. Ce sentiment, plus unanime qu'on ne croit, a-t-il été respecté ? Nous ne le pensons pas. Ces mots résument toute notre opinion.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

Afin de rendre plus facile la discussion comparative entre le tracé direct du chemin de fer de Paris à Meaux et le tracé sur la berge du canal de l'Ourcq, nous publions ci-après les pièces les plus importantes qui ont motivé le mémoire qu'on vient de lire et sur lesquelles s'appuie la soumission de MM. Gouze, Daugny et compagnie. Nous regrettons de ne pouvoir y ajouter le texte du traité passé entre ces Messieurs et la Compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis. Le traité, resté secret jusqu'à ce jour, ne peut manquer d'être exigé par la commission de la Chambre des Députés saisie de l'examen du projet de loi qui en appréciera en connaissance de cause toutes les conséquences.

(N° 1.)

CONVENTIONS

ADDITIONNELLES

AU TRAITÉ DE CONCESSION

DES CANAUX DE L'OURCQ ET DE SAINT-DENIS.

Entre les soussignés :

M. Claude-Philibert Barthelot, comte de Rambuteau, Pair de France, Préfet de la Seine, agissant pour la ville de Paris, d'une part;

Et M. Pierre-Laurent Hainguerlot, agissant tant en son nom personnel qu'au nom et comme se portant fort de la Compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, par laquelle il s'oblige de faire ratifier les présentes, d'autre part;

Il a été arrêté les conventions suivantes, par addition au traité de concession des canaux ci-dessus désignés :

ARTICLE PREMIER. — *Travaux.*

La compagnie s'engage à exécuter à ses risques et périls, moyennant la subvention et dans les délais ci-après déterminés, les travaux dont la désignation suit, lorsqu'ils auront été approuvés avec le présent traité, par le conseil municipal et l'autorité supérieure, savoir :

1° La canalisation de la rivière de l'Ourcq, entre Mareuil et le port aux Perches, conformément au projet dressé par l'inspecteur des canaux de Paris le 22 décembre 1838, et aux modifications indiquées dans les rapports des ingénieurs du service municipal, en date des 25 avril, 27 juin 1839 et 29 janvier 1841;

2° L'établissement de cinq écluses à sas dans la partie du canal de l'Ourcq comprise entre la Thérouenne et la Beuvronne, conformément au système n° 1 du projet dressé aussi par l'inspecteur des canaux de Paris le 10 mars 1839, et joint aux rap-

ports des même ingénieurs du service municipal, en date des 25 juillet, 12 août 1839 et 29 janvier 1841 ;

3° Les rigoles, barrages et aqueducs nécessaires pour le déversement éventuel des eaux de la Reneuse et du Mory, conformément au projet dressé par MM. les ingénieurs du service municipal le 10 octobre 1834, et aux additions indiquées par la compagnie dans une note de son ingénieur en date du 20 janvier 1840, approuvée par l'ingénieur en chef du service municipal le 29 janvier 1841;

4° Le déversoir de Pantin, ainsi que sa rigole de fuite et ses dépendances, conformément au projet dressé par l'inspecteur des canaux de Paris le 31 décembre 1833, et joint au rapport de l'ingénieur en chef directeur du service municipal, en date du 11 mars 1834, et aux additions indiquées par la compagnie dans un devis détaillé, en date du 20 janvier 1840, approuvé par l'ingénieur en chef du service municipal le 29 janvier 1841 ;

5° La dérivation du Clignon, pour en amener les eaux dans le canal de l'Ourcq, conformément au projet dressé par l'inspecteur des canaux de Paris le 15 juillet 1839, et approuvé par l'ingénieur en chef du service municipal le 29 janvier 1841.

ART. 2. — *Acquisitions et indemnités.*

La ville sera chargée intégralement des acquisitions de terrains, des indemnités de dépossession et des détériorations d'usines nécessitées par l'exécution des travaux.

Elle mettra, aussitôt qu'elle pourra, la compagnie en possession des terrains que ces travaux devront occuper définitivement.

Elle acquerra de la compagnie le moulin de Grand-Pré, sur la rivière du Clignon, avec toutes ses dépendances et la prisée qui en fait partie, moyennant le prix principal de 32,417 francs 47 centimes, et aux charges, clauses et conditions exprimées dans le procès-verbal d'expertise dressé par MM. Bouquet et Vuigner, en date au commencement du 20 juin 1838, clos les 9, 10 et 12 juillet suivant.

Les intérêts du prix courront à compter du jour de l'approbation du présent traité par l'autorité supérieure.

ART. 3. — *Délai d'exécution des travaux.*

Les travaux mentionnés en l'article 1er seront exécutés dans le délai de deux ans à partir de l'approbation du présent traité, sauf le cas de retards dans la mise en possession, par la ville, des terrains nécessaires à ces ouvrages. Dans ce cas, la prolongation du délai d'exécution n'excédera pas un an à partir de la prise en possession des dernières parcelles de terrain.

ART. 4. — *Subvention, exécution, entretien.*

La ville de Paris paiera à la compagnie, à titre de concours et de remboursement, pour l'exécution de ces travaux, et à forfait, la somme de 540,500 francs, savoir:

Neuf dixièmes pendant l'exécution des travaux, au fur et à mesure de leur avancement, et de l'approvisionnement à pied d'œuvre des matériaux nécessaires à cette exécution ; et le dixième restant aussitôt après la réception contradictoire qui aura lieu immédiatement après l'achèvement des travaux.

Il est observé pour ordre que cette somme a été calculée à raison d'une subvention de moitié dans les travaux ci-après, savoir :

1° La canalisation de la rivière de l'Ourcq, entre Mareuil et le port aux Perches, dont le devis s'élève à 240,000 francs, ci.	240,000
2° L'établissement de cinq écluses dans la partie du canal de l'Ourcq comprise entre la Thérouenne et la Beuvronne, dont le devis s'élève à	240,000
3° Les rigoles, barrages et aqueducs nécessaires pour le déversement éventuel des eaux de la Reneuse et du Mory, dont le devis s'élève à	50,000
4° Le déversoir de Pantin, ainsi que sa rigole de fuite et ses dépendances, dont le devis s'élève à.	90,000
Total des devis. .	620,000
Dont moitié est de.	310,000
Et du paiement des travaux de la dérivation du Clignon, dont le devis s'élève à 160,000 francs, qui sont intégralement à la charge de la ville de Paris.	160,000
A ces évaluations, les parties sont convenues d'ajouter, pour honoraires des projets, frais de direction, intérêts d'argent, faux frais, supplément pour dépenses imprévues, et à raison des charges d'entretien ci-après stipulées, le montant de trois vingtièmes des évaluations ci-dessus	70,500
Total égal. .	540,500

Au moyen de quoi, la ville de Paris n'aura à payer que la somme de 540,500 fr. à la compagnie, qui demeurera chargée de l'exécution desdits travaux à ses risques et périls, mais sous la surveillance des ingénieurs de l'administration, et sans que, pour raison de cette exécution, la ville puisse être inquiétée ni recherchée, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

Pendant tout le temps qui restera à courir de sa concession, la compagnie sera tenue d'entretenir à ses frais tous ces ouvrages, comme dépendances du canal de l'Ourcq.

Cet entretien sera fait suivant les règles de l'art et conformément aux conditions stipulées au traité primitif de concession.

La compagnie sera aussi chargée de la réparation de toutes les avaries qui surviendraient à ces ouvrages, et des indemnités auxquelles elles donneraient lieu.

ART. 5. — *Eaux de Clignon. — Réduction sur le volume des eaux introduites dans le canal. — Déversement de la Beuvronne*, etc.

La compagnie sera chargée à ses frais de la manœuvre des réversoirs et déversoirs de la dérivation du Clignon; mais, à toutes les époques de l'année, et sauf le cas d'avarie, la ville de Paris prélèvera sur le produit des eaux arrivant à la gare circulaire ou à La Villette, et par addition à la quantité qu'elle a droit d'y prendre, aux termes du traité de concession, le volume des eaux que pourra produire ce nouvel affluent ; ce volume n'aura de limite que celle résultant du maximum d'élévation des eaux au-delà duquel il y aurait lieu de craindre des avaries qui compromettraient l'existence du canal de l'Ourcq et de la rigole de dérivation du Clignon.

La compagnie consent à ce qu'il ne soit fait aucune déduction pour évaporations et infiltrations sur le volume des eaux du Clignon introduit dans le canal de l'Ourcq,

en considération de ce que les frais de la dérivation des eaux du Clignon sont supportés en totalité par la ville de Paris, et de ce que les eaux de ce nouvel affluent serviront à entretenir, dans la partie supérieure du canal de l'Ourcq, une hauteur d'eau plus constante, en augmentant le volume des eaux introduites pendant l'étiage. Il est observé à cette occasion que les réductions à faire sur les eaux de l'Ourcq et des autres affluents, pour évaporations et infiltrations, auront lieu conformément au rapport de la commission de 1816, qui fixe la limite maximum que ces pertes puissent atteindre à la proportion de quinze cent soixante et quinze pouces sur huit mille cinq cent dix pouces, ainsi que les parties le reconnaissent.

La ville de Paris aura la faculté de faire déverser temporairement, à son gré, en totalité ou en partie, aux époques de l'année qu'elle déterminera, les eaux de la Reneuse, du Mory et de la Beuvronne. Ces déversements auront lieu par les soins de la compagnie; et dans ce cas il lui sera tenu compte, sur le volume des eaux du Clignon, de la totalité des eaux déversées des trois affluents ci-dessus.

Art. 6. — *Usines.*

La compagnie aura la faculté d'établir, sur les chutes des nouvelles écluses à former sur la rivière et le canal de l'Ourcq, des usines hydrauliques, à la condition de reverser dans les biefs inférieurs, par écoulement continu et constant, la totalité des eaux qui seraient prises dans les biefs supérieurs, et, en outre, aux autres conditions stipulées dans le traité de concession pour les usines du canal Saint-Denis.

Art. 7. — *Conduite ou aqueduc pour le service de la voirie de Bondy.*

L'administration municipale aura la faculté d'établir à ses frais, risques et périls, sous la berge droite du canal de l'Ourcq, soit une conduite, soit un aqueduc, pour l'écoulement des eaux vannes de la voirie de Bondy ou d'autres eaux d'assainissement, et de pratiquer sur cette conduite ou cet aqueduc les saignées qu'elle jugera convenables. Cet ouvrage sera combiné de manière à conserver le déversoir de Bondy, au moins comme déversoir de superficie.

L'entretien de la rigole ou de l'aqueduc, et la réparation de toutes les dégradations et dommages qu'il occasionnerait, seront supportés par la ville de Paris.

L'administration municipale se réserve la faculté de verser dans cette rigole ou cet aqueduc, et à toutes les époques de l'année, la quantité d'eau qu'elle jugera nécessaire pour mêler aux eaux vannes ou en faciliter l'écoulement. Le volume d'eau ainsi déversé viendra en déduction de celui que la ville a droit de prendre à La Villette, aux termes du traité de concession, des stipulations additionnelles et du présent acte.

Art. 8. — *Rigole de Pantin.*

La ville de Paris se réserve la faculté de jeter dans la rigole de fuite du déversoir de Pantin les eaux provenant de la conduite ou de l'aqueduc mentionné en l'article 7.

Dans le cas où, pour l'exercice de cette faculté, la ville serait obligée d'apporter des modifications au projet ci-dessus visé dudit déversoir et de sa rigole de fuite, soit avant, soit après son exécution, il serait dressé, par l'ingénieur en chef du service municipal, et par l'ingénieur de la compagnie, et par un tiers choisi par eux, en cas de désaccord, une série de prix pour les travaux supplémentaires à exécuter

par suite de ces modifications. La ville paierait à la compagnie, en sus de la somme de 540,500 francs fixée en l'article 4, la dépense excédant le chiffre de 90,000 fr. compris dans cette somme.

Au moyen de ce payement, la compagnie exécuterait ces nouveaux ouvrages et demeurerait chargée de leur entretien, sans indemnité.

Il est bien entendu que la rigole de fuite devrait, dans le cas de ces modifications, être disposée de telle sorte que, s'il survenait des avaries aux digues de Pantin, elle eût le même effet que la rigole du projet ci-dessus visé.

ART. 9. — *Excédant des eaux.*

Après que la compagnie aura pourvu à tous les services de la ville, des canaux et des usines, conformément au traité de concession et au présent acte, et de manière à ne pouvoir être inquiétée ni recherchée par aucune partie intéressée, les eaux excédant tous ces besoins, et qu'elle devrait déverser par les ventelles des écluses, le seront, sur la demande de l'administration, et dans les proportions qu'elle indiquera, par la conduite ou l'aqueduc de la voirie de Bondy, par la rigole de Pantin et dans les égoûts avoisinant le bassin de La Villette.

La compagnie aura la faculté de déverser des eaux, non seulement par la rigole de Pantin, mais encore dans ceux des égoûts avoisinant le bassin de La Villette où la ville fera elle-même des déversements, pourvu que ces égoûts ne soient pas en réparation. Elle devra donner à l'administration les avis nécessaires pour prévenir des accidents.

Tous ces déversements auront lieu par les soins de la compagnie, sans qu'elle puisse être recherchée pour les dégradations qu'ils occasionneraient dans ces ouvrages, et sans qu'elle ait à entrer dans les dépenses des travaux à faire pour opérer ces déversements sur d'autres points que le déversoir de Pantin.

ART. 10. — *Chemins de fer sur la berge du canal.*

La ville de Paris consent à l'exécution d'un chemin de fer sur la berge droite du canal de l'Ourcq aux conditions suivantes :

Ce chemin deviendra, gratuitement et libre de toutes dettes et charges, la propriété de la ville de Paris à l'expiration de la jouissance concédée à la compagnie par le traité du 19 avril 1818. Cette acquisition gratuite comprendra toutes les augmentations que ce chemin de fer aurait pu recevoir pendant la durée de cette jouissance dans toutes les parties latérales au canal, ainsi que les redressements exécutés sur les diverses parties de son parcours, les gares, embarcadères, leurs emplacements, et en général tous les objets immobiliers servant à son exploitation, ainsi que les embranchements sur la voirie de Bondy et sur le port d'embarquement, et tous les accessoires de ce service spécial.

A cet effet, toutes les acquisitions de terrains relatives à ce chemin de fer, ainsi qu'au chemin spécial ci-après mentionné, seront faites par le concessionnaire, en pleine propriété, au nom et au profit de la ville de Paris, sous l'acceptation du préfet de la Seine, après que le paiement des prix aura été assuré par ledit concessionnaire.

L'administration municipale réserve, pour elle et les vidangeurs de la ville de Paris, la faculté de faire transporter par ce chemin toutes les matières qui seront

apportées à l'embarcadère de La Villette, sans que la ville puisse être tenue de diriger vers cet embarcadère toutes les matières provenant de la ville de Paris.

Dans ce cas, l'entrepreneur sera tenu d'établir à ses frais le pont, les embranchements, embarcadères, et ouvrages accessoires, conformément au projet dressé par MM. les ingénieurs du service municipal le 24 mai 1837, et il sera tenu de fournir tous les wagons nécessaires pour recevoir les récipients établis suivant les modèles approuvés par l'administration, ainsi que les locomotives et tous les accessoires et agrès nécessaires.

Le prix de ce transport est fixé, pour toute la durée de la concession, à 1 franc 25 centimes par mètre cube de matière transportée, quelles que soient les variations qui puissent survenir dans les prix de la main-d'œuvre, du combustible et des autres objets servant à ce transport.

Ce prix est stipulé à raison d'une vitesse de vingt à vingt-cinq kilomètres à l'heure, et pour la distance totale jusqu'à la voirie de Bondy. Il représente à forfait les frais de chargement, de transport, de versement des matières dans les bassins, de lavage et de retour immédiat des récipients, enfin tous les frais quelconques relatifs au mouvement de ces matières, y compris les droits de circulation sur le chemin de fer consacré au service général, le salaire des agents employés au service des wagons spéciaux et au mouvement des matières, les dépenses d'entretien des embranchements particuliers, des ports d'embarquement et de leurs accessoires, des wagons, locomotives, et de tous leurs agrès.

Le concessionnaire demeurera chargé d'assurer chaque jour le service ci-dessus spécifié, à peine de tous dommages intérêts, sauf le cas de force majeure.

Pour faciliter le compte des sommes qui lui seront dues pour ce service, les récipients devront porter l'indication de leur contenance après qu'elle aura été reconnue contradictoirement ; ces récipients seront toujours réputés pleins.

Les mesures d'exécution de ces chargements, transports, versements, lavages et retour, ainsi que de tous les détails du service, seront déterminées par des règlements de l'administration. Le concessionnaire sera tenu de s'y conformer, sans augmentation du prix ci-dessus stipulé.

Le concessionnaire devra faire toutes les dispositions nécessaires pour qu'aucune portion des eaux pluviales de la berge affectée à l'établissement du chemin de fer entre la gare circulaire et la voirie de Bondy ne puisse s'écouler dans le canal. Cette condition a pour but d'empêcher qu'aucune matière liquide ou solide qui tomberait sur la berge s'introduisît dans le canal et portât atteinte à la pureté des eaux.

Le concessionnaire devra également pourvoir à ce qu'il ne soit rien fait dans tout le surplus du parcours du chemin de fer qui puisse altérer la pureté des eaux.

Le chemin devra être constamment entretenu en bon état. Cet entretien et la remise à la ville de Paris dudit chemin et de ses accessoires ci-dessus spécifiés seront régis par les mêmes conditions que l'entretien et la remise à la ville du canal de l'Ourcq.

L'administration municipale pourra renoncer quand bon lui semblera à la faculté qu'elle a réservée, pour elle et les vidangeurs de Paris, de transporter des matières à la voirie de Bondy. Dans ce cas, elle devra payer sur estimation, au concessionnaire, la valeur, à cette époque, des travaux exécutés par lui pour l'embranchement

de la voirie de Bondy et des ports d'embarquement, ainsi que des wagons spéciaux qui seraient affectés au service, dans leur état au moment de la suppression: les parties auront égard, dans cette estimation, au temps restant à courir de la concession.

Si, dans deux années à compter de l'approbation du présent traité par le conseil municipal, la portion de chemin de fer entre la gare circulaire et la voirie de Bondy n'était pas établie, l'administration municipale aurait droit de faire pour le compte de la ville de Paris, et sans indemnité envers la compagnie, soit cette portion de chemin de fer, soit la chaussée d'empierrement qu'aux termes de ses conventions avec la compagnie elle avait la faculté de construire; elle pourrait aussi concéder ce droit à un tiers, en donnant, à conditions égales, la préférence à la compagnie.

Dans le cas où le gouvernement n'approuverait pas le projet d'établissement du chemin de fer consenti par la ville de Paris, l'administration municipale pourrait, immédiatement après le refus d'approbation, user du droit à elle réservé par le précédent paragraphe. Mais la partie du chemin de fer qu'elle construirait sur la berge du canal devrait être exécutée conformément au projet qui vient d'être approuvé par le conseil général des Ponts-et-Chaussées.

Toutefois, si le gouvernement donnait plus tard son approbation au chemin de fer consenti par la ville, la compagnie aurait le droit de réclamer, pour elle ou pour un concessionnaire, l'exécution du présent article, en remboursant à la ville de Paris, et sans intérêt, les dépenses qu'elle aurait faites en vertu de la faculté ci-dessus stipulée, et sans rien répéter contre la ville pour l'usage qu'elle aurait fait dudit chemin, qui serait remis avec son matériel en bon état d'entretien par l'administration municipale.

Art. II. — *Canal de Soissons.*

La ville de Paris consent à l'exécution du canal de Soissons, conformément au projet approuvé par la délibération du conseil général des Ponts-et-Chaussées en date du 31 août 1838, et sauf les modifications résultant des conditions ci-après stipulées.

Ce consentement est donné dans la limite des droits concédés à la ville par l'ordonnance du 23 juin 1824, et des actes annexés à cette ordonnance, et sous la condition expresse que l'existence, l'alimentation et le service de ce canal n'apporteront aucune réduction au volume des eaux auquel la ville de Paris a droit, d'après le traité de concession et le présent acte. A cet effet, le concessionnaire ne pourra prendre, soit pour l'alimentation du versant de l'Aisne, soit pour remplir les réservoirs de Morambeuf, aucune partie des eaux de la Savière, que dans le cas où la ville de Paris recevra au bassin de La Villette le volume ci-dessus mentionné.

Les eaux de ces réservoirs ne pourront jamais être déversées dans le bief de partage ni dans le lit de la Savière; elles seront réservées exclusivement pour l'alimentation du versant de l'Aisne.

Le bief de partage sera rendu étanche et disposé de manière qu'aucune partie des eaux de la Savière ne puisse, par infiltration ou autrement, descendre dans le même versant de l'Aisne.

La ville de Paris contribuera jusqu'à concurrence de deux cents mille francs dans

la subvention nécessaire pour l'exécution du canal. Cette somme sera payée, sans intérêt, immédiatement après la réception du canal.

Art. 12. — *Magasins.*

Pour satisfaire aux demandes de la compagnie relatives aux alignements des masses de magasins à construire sur les deux rives du bassin de La Villette, et sur les terres-pleins entre ce bassin et le pont tournant, l'administration municipale consent à ce que ces bâtiments soient établis conformément au plan ci-annexé, dressé par l'inspecteur des canaux de Paris le 28 janvier 1841, et approuvé par l'ingénieur en chef du service municipal le 29 janvier 1841.

Sur les deux rives du susdit bassin, chacune des masses de magasins pourra avoir, soit une largeur de 23 mètres, soit une largeur de 15 mètres; la compagnie aura la faculté de couvrir, dans ce dernier cas, l'intervalle qui restera libre entre les bâtiments et le mur de quai.

Dans l'une ou l'autre de ces dispositions, le franc-bord de 8 mètres réservé, sur deux rives du susdit bassin de La Villette, pour le dépôt et le mouvement des marchandises, restera affecté à ce service public. Néanmoins, il pourra y être établi deux lignes de poteaux montants, l'une à 1 mètre en arrière du parement extérieur du mur du bassin, l'autre à 1m 50 de ce même parement. Ces poteaux montants devront être établis de manière à laisser une hauteur de 5 mètres au moins entre le sol et la toiture ou les planchers qu'ils supporteront.

Les fondations de la galerie souterraine que la ville de Paris doit faire construire sur la rive droite du bassin de La Villette, pour reporter à la gare circulaire la prise des eaux de l'Ourcq, conformément au traité supplémentaire du 13 mars 1818, seront établies dans la longueur de ce bassin, de manière à pouvoir supporter le mur et le rang de poteaux limitant latéralement la seconde travée du franc-bord.

La ville supportera, indépendamment de la dépense de 285,000 fr., à laquelle est évaluée la construction de l'aqueduc depuis la gare circulaire jusqu'au regard de la prise d'eau, l'excédant de 12,000 fr. qui résultera du surcroît de dimension à donner à la fondation, ainsi qu'il est indiqué sur ledit plan. La construction de l'aqueduc devra être terminée dans le délai de deux années, à compter de l'approbation du présent traité par le conseil municipal.

Au fur et à mesure de l'exécution des magasins, la compagnie sera tenue de reconstruire à ses frais la voûte de l'aqueduc, en l'exhaussant d'un mètre au moins. Cet exhaussement aura lieu, non seulement au droit des masses de magasins, mais aussi vis-à-vis les intervalles de vingt mètres réservés entre ces masses pour le service public, *intervalles sur lesquels les magasins n'auront pas d'issue, et qui seront fermés, la nuit, par des clôtures établies aux frais de la compagnie.*

Il est bien entendu que les bâtiments des usines, les magasins et toutes dépendances établies aux abords des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, et du bassin de la Villette, sur les terrains appartenant à la ville de Paris, deviendront sa propriété à l'expiration de la concession. Toutefois, l'inventaire et l'état descriptif de ces constructions seront dressés vingt ans avant cette expiration. A partir de cette époque, la compagnie devra entretenir ces bâtiments en bon état, et elle ne pourra y faire de modifications qu'avec l'autorisation de l'administration municipale.

ART. 13. — *Conditions générales.*

Le présent traité est subordonné au vote du conseil municipal de Paris et à la sanction de l'autorité supérieure ; néanmoins le refus d'approbation, par le Gouvernement, de l'un des projets auxquels il s'applique, ou son refus de concours, ne porterait aucune atteinte aux autres stipulations, qui conserveraient tout leur effet.

Nonobstant la clause de forfait stipulée art. 4 ci-dessus, il serait fait déduction, sur la somme de 540,000 francs, de la portion de ladite somme applicable aux projets qui ne seraient pas approuvés par l'autorité supérieure.

ART. 14 ET DERNIER. — *Partage de frais.*

Les frais de toute espèce auxquels le présent traité pourra donner lieu seront supportés, par moitié, entre la ville de Paris et la compagnie.

Fait double à Paris, le 1er février 1841.

Signé, avec approbation de l'écriture :

Cte DE RAMBUTEAU,
Et HAINGUERLOT.

EXTRAIT

DES REGISTRES DES PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE PARIS.

Séance du 5 mars 1841.

Présents : MM. BESSON, président ; PRESCHEZ, secrétaire ; et MM. AUBÉ, BEAU, BOULAY de la Meurthe, BOUTRON, BOUVATTIER, CAMBACÉRÈS, FERRON, GALIS, GANNERON, GATTEAUX, GILLET, GRILLON, HUSSON, JOUET, LAFAULOTTE, LAHURE, LAMBERT DE SAINTE-CROIX, LANQUETIN, LAVOCAT, LEGROS, MARCELLOT, MICHAU, ORFILA, PERIER, PERRET, SANSON-DAVILLIER, SAY, TERNAUX et THAYER.

LE CONSEIL,

Vu le mémoire en date du 23 février 1841, par lequel M. le Préfet de la Seine soumet à son approbation l'un des originaux d'un acte fait double à Paris, le 1er février 1841, entre lui, agissant pour la ville de Paris, et M. Pierre-Laurent Hainguerlot, agissant, tant en son non personnel qu'au nom et comme se portant

fort de la compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, dont il s'est obligé d'obtenir la ratification; lequel acte contient des conventions additionnelles au traité de concession desdits canaux, qui ont pour objet l'exécution des travaux d'amélioration de la rivière et du canal de l'Ourcq, la dérivation du Clignon, du Mory, de la Reneuse et de la Beuvronne; l'établissement d'une rigole et d'un déversoir à Pantin, d'une conduite pour le service de la voirie de Bondy, d'un chemin de fer sur la berge droite du canal de l'Ourcq, du canal de Soissons et des magasins sur les bords du bassin de la Villette;

Vu les projets et rapports mentionnés audit traité, ainsi que les plans et devis à l'appui;

Vu la loi du 29 floréal an x;

Vu l'instruction ministérielle en date du 3 floréal an XIII, donnée conformément à la décision de l'empereur du 7 germinal précédent, et en vertu de laquelle le canal de l'Ourcq a été exécuté pour admettre des bateaux d'une moyenne grandeur;

Le rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1er janvier 1816;

La loi du 20 mai 1818, l'ordonnance royale du 10 juin 1818, le traité de concession des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, en date du 19 avril 1818;

Les articles additionnels à ce traité en date des 19 avril et 13 mai 1818;

L'ordonnance royale du 23 juin 1824 et les actes annexés à cette ordonnance;

Considérant que les avantages et les sacrifices résultant pour la ville et la compagnie des dispositions de l'acte du 1er février 1841, qui est déféré au conseil, ont été équitablement réglés;

DÉLIBÈRE :

Il y a lieu d'approuver ledit acte, qui sera transcrit en suite de la présente délibération.

Il est bien entendu que la propriété du chemin de fer à établir sur la berge droite du canal de l'Ourcq, qui, aux termes de l'article 10 dudit acte, sera acquise à la ville de Paris à l'expiration de la concession, s'appliquerait à la portion dudit chemin comprise entre le canal de l'Ourcq et le point de départ, près des murs de Paris, ainsi qu'aux gares, embarcadères et autres dépendances établies sur ce point.

Les projets, rapports, plans et devis ci-dessus mentionnés seront visés par M. le Préfet; ils seront déposés dans les archives de la ville après l'approbation du traité par l'autorité supérieure.

Signé au registre : BESSON, *président*, et PRESCHEZ, *secrétaire*.

(N° 2.)

RÉPONSES

DE MM. GOUZE ET DAUGNY

aux objections

Contre le projet d'établir un chemin de fer de Paris à Meaux sur une des digues du canal de l'Ourcq.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Les chemins de fer, pendant leur exécution, donnent des travaux aux diverses classes d'ouvriers, et procurent, après leur achèvement, des transports plus prompts, plus commodes et moins chers. Ils promettent aux nations qui établiront les premières un système général de ces nouvelles voies, une prospérité plus rapide et le monopole des fabriques et du commerce.

La France, qui offrit en Europe les premiers exemples et les meilleurs modèles des grands travaux, est dépassée dans cette nouvelle carrière d'amélioration par les peuples rivaux.

Plusieurs causes ont fait ajourner beaucoup d'entreprises de chemins de fer, et ont compromis le succès des chemins en cours d'exécution.

Nous citerons les principaux de ces obstacles.

1° Les retards apportés par les formalités diverses, multipliées, relatives à l'approbation des projets de détail et aux expropriations des terrains;

2° Les prix exagérés des terrains nécessaires à l'exécution des ouvrages;

3° La difficulté des transports et la cherté des ouvrages d'art;

4° Le bas prix des tarifs.

Les trois causes générales d'augmentation de dépenses n'existent pas dans le projet dressé sur l'une des digues du canal de l'Ourcq.

En effet, le chemin de fer suit la digue droite, qui a la largeur supplémentaire nécessaire à l'établissement d'une voie, *en dehors du marchepied laissé pour le service du canal*. La pente est régulière, et partout au-dessous de 2 millimètres 1/2 par mètre.

Déjà on dispose de tout le sol nécessaire à la construction de deux voies; et si

une somme a été portée pour achat de terrains, c'est dans la prévision que l'administration exigerait un rayon de courbure plus grand que celui de plusieurs courbes du canal.

Le chemin de fer peut être approvisionné de matériaux par la voie du canal avec beaucoup de facilité. Les transports seront faits à bon marché.

Aucun chemin de fer en Europe n'a été entrepris avec des conditions plus favorables.

Réponses aux objections.

1re *objection.* « — Les tarifs sont trop élevés. »

Réponse. — Les tarifs demandés sont de 8, 10 et 12 cent. comme maximum.

En Angleterre, sur plusieurs chemins de fer, le maximum pour l'ensemble du péage et du transport, sans distinction d'espèces de voitures, est généralement de 22 cent. 8/10 par voyageur et par kilomètre. Sur d'autres chemins, aucune limite n'est fixée, et les Compagnies sont maîtresses de régler les prix à leur gré.

Sur le Grand-Junction railway, les tarifs varient de 13 cent. 1/2 à 22 cent. 8/10, suivant l'espèce de voiture.

Rarement les Compagnies exigent le prix maximum.

D'après les relevés faits sur trente-un chemins de fer en exploitation en Angleterre,

Sur vingt-un chemins, les Compagnies touchent, terme moyen, par personne et par kilomètre :

Voitures de 1re classe, 13 centimes 6/10;

— de 2e classe, 9 centimes 2/10;

— de 3e classe et sur quatre chemins de fer seulement, 7 cent. 2/10.

Sur dix chemins de fer où l'on se borne à indiquer la moyenne, elle est de 16 centimes par voyageur et par kilomètre. Cependant, en Angleterre, le fer, la fonte, les machines à vapeur, la houille, sont à meilleur marché au moins d'un tiers ; les tarifs en France devraient être plus élevés.

Sur ces chemins, les frais faits pour l'entretien du rail, des locomotives, l'usure des voitures, la dépense du combustible, la surveillance et autres charges diverses, s'élèvent, terme moyen, par personne transportée à un kilomètre, à 5, 6, 7, 8 et même à 9 centimes, selon le prix du combustible et la nature des travaux.

Ces résultats nous expliquent les pertes éprouvées par plusieurs Compagnies de chemins de fer en France, dont le tarif avait éte fixé beaucoup au-dessous des péages accordés aux Compagnies anglaises.

Le projet de chemin de fer de Paris à Meaux étant dans une situation exceptionnelle, on a la certitude qu'en fixant le maximum du prix des places à 8, 10, et 12 centimes, selon la classe des voitures, la Compagnie pourra baisser ces prix en hiver et certains jours de la semaine, et retirer un intérêt convenable des fonds engagés.

2e *objection.* — « Le chemin de fer par le canal n'entre ni dans Paris ni dans « Meaux, et cependant sa longueur, portée à 49,000 mètres, serait de 51,000 mètres, « en ajoutant 1,800 mètres pour l'entrée dans Paris, et 400 mètres pour l'entrée

« dans Meaux ; différence entre le projet du chemin de fer de la rive gauche du « canal, 9,924 mètres. »

Réponse. — La longueur totale de 49,000 mètres comprend d'abord les embranchements pour les voiries, et 700 mètres pour l'embranchement dans Meaux : la distance effective est de 48,330 mètres et non de 51,000 mètres.

Entre le bassin de La Villette et Claye, le chemin de fer sur la digue du canal est presque parallèle à la grande route, les lignes droites sont longues, et les courbes d'un grand rayon; les différences entre les projets n'existent qu'entre Claye et Meaux, et l'augmentation du temps du parcours jusqu'à Meaux ne sera que de quelques minutes.

Le projet jusque dans l'intérieur de Paris n'est point présenté, mais il est dressé, et il a paru aux soumissionnaires qu'il devrait être subordonné au tracé que l'Administration adoptera pour l'entrée dans Paris des lignes du Nord. De l'extrémité du chemin sur la digue du canal, on peut s'embrancher aux autres chemins de fer, avec facilité, avec une pente faible et sans toucher à des propriétés bâties. La question de l'entrée dans Paris est donc réservée et laissée à la décision de l'Administration, qui recevra d'ailleurs les propositions des soumissionnaires aussitôt qu'elle les demandera.

Il en est de même des projets de prolongement du chemin de fer jusque dans Meaux, et au-delà vers Châlons et Soissons. Ces projets d'extension seront présentés par les soumissionnaires.

Les gares de stationnement et de départ pour le transport des voyageurs et des matières de la voirie parfaitement distinctes sont surtout éloignées l'une de l'autre; la première est sur la rive droite du canal, et la seconde sur la rive gauche. Une somme de 580,000 fr. a été portée dans le devis estimatif pour l'établissemnet de ces gares et pour les stations intermédiaires.

La station à Meaux est placée à l'entrée de la ville, et la compagnie a déjà fait l'acquisition des terrains nécessaires. On pourra plus tard établir une branche entrant dans l'intérieur de la ville, lorsque l'Administration et les autorités auront été d'accord avec les soumissionnaires sur le tracé de cet embranchement.

Cette disposition est indiquée dans le projet, puisqu'une dépense de 20,000 fr. a été portée pour la construction d'un pont tournant sur le canal, destiné au passage des wagons.

3e *objection.* — « Le chemin de fer sur la digue du canal ne dessert pas les com« munes situées entre Paris et Meaux, aussi bien que le projet de chemin de fer de « la rive gauche. »

Réponse. — Le chemin de fer sur la digue du canal est à portée des villages sur les deux rives et traverse plusieurs communes. S'il est plus éloigné de Noisy-le-Sec, de Livry, de Villemomble, de Vaujours, de Vert-Galant, il est plus rapproché de Bobigny, Sevran, Aulnay, Mitry, Mory, Compans, etc., dont les populations ont avec Paris des relations aussi fréquentes que celles des premiers villages et qui communiquent avec le canal de l'Ourcq par de bonnes routes.

Un chemin de fer ouvert de Paris à Meaux, à quelque distance du canal, soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche, porterait la perturbation dans les campagnes, en divisant les propriétés, coupant des parcs et détruisant des habitations. L'établis,

sement du canal de l'Ourcq, a occasionné ces mêmes inconvénients. Le chemin de fer sur une digue ne donnera lieu à des expropriations que dans le cas où le minimum imposé des rayons de courbure serait plus considérable que celui des digues du canal.

Ce chemin de fer aura, par le grand nombre des stations, tous les avantages des autres chemins de fer, sans aucun des inconvénients attachés à leur ouverture par l'occupation et le morcellement des propriétés.

4e *objection*. — « Le projet de chemin de fer sur la ligne du canal ne répond pas « aux besoins de l'avenir, parce qu'on ne saurait établir une seconde voie, sans une « dépense excessive. »

Réponse. — L'établissement d'une seconde voie n'exige point, ainsi qu'on le suppose, de grands déblais dans les parties escarpées. Le chemin de halage *a 4 mètres de largeur;* il en faut 7 mètres 40 centimètres pour deux voies. Il suffira de couper dans les talus l'excédant de largeur, et de construire un mur de soutènement d'une hauteur moyenne de 2 mètres 20 centimètres, et d'une longueur de 15,000 mètres, pour obtenir la largeur suffisante aux deux voies. La dépense ne s'élèvera pas au delà de cinq cent mille francs, ci. . . . . 500,000 fr.

Quant aux parties en remblais, près de Paris et à quelque distance, les digues dans les courbes ont déjà une largeur double et suffisante pour l'établissement de deux voies. Ailleurs le cube des remblais à faire, et particulièrement entre le village de Bondy et la forêt de ce nom, ne s'élèverait pas au-delà de 80,000 mètres cubes que l'on prendrait dans les talus de la forêt et dans la butte de Baubigny, etc., afin d'élargir, sur les divers points, le chemin de halage, et lui donner l'espacement nécessaire à deux voies.

En résumé, tous les obstacles à l'établissement d'une deuxième voie, qu'on représente comme insurmontables, se réduisent à la construction de murs de soutènement sur 15,000 mètres courants, et de 2 mètres 20 centimètres de hauteur moyenne, et un mouvement de terre de 80,000 mètres. Tout ce travail sera fait sans être obligé d'acheter des terrains.

5e *objection*. — « Le chemin de fer sur la digue du canal ne se prête pas à son « extension vers Soissons et vers Château-Thierry et Châlons. »

Réponse. — C'est principalement sous ce double rapport que ce projet de chemin de fer sur la digue est plus avantageux que l'un ou l'autre des tracés à quelque distance du canal.

En effet, en continuant de suivre la digue à l'amont de Meaux, et continuant ainsi jusqu'à Neuchelle, on pourrait se diriger à Soissons par les vallées de l'Ourcq, de la Savière et de la Crise, et d'autre part prendre la vallée du Clignon pour arriver vers Château-Thierry, ou entrer dans la vallée de la Marne en allant vers Varède par un souterrain qui déboucherait près de ce village, au-dessous du canal de l'Ourcq.

Les autres projets de chemins de fer obligeraient d'élever à l'entrée de Meaux de grands remblais au milieu des jardins, de détruire des propriétés bâties, ou de passer plusieurs fois la Marne, et d'avoir un souterrain; travaux d'une grande dépense nécessités par la difficulté des localités.

6e *objection.* — « Un chemin de fer sur la digue droite nuirait au service de la na-
« vigation et à celui des établissements industriels construits sur cette rive. »

Réponse. — Le chemin de halage de la rive gauche est suffisant, quelle que soit l'activité de la navigation. Sur la plupart des canaux d'Angleterre, très fréquentés, on n'établit qu'un seul chemin de halage, et sur la rive opposée on ne laisse *qu'un marchepied d'un mètre,* dont l'accès est défendu aux riverains.

Sur le canal de l'Ourcq, les deux digues et les talus appartiennent au canal : et par plusieurs arrêts de la cour de Cassation, tout accès, même le droit de jour et celui de sortie, est défendu aux propriétaires riverains.

Ainsi le chemin de fer sur la digue n'occasionnerait aucune servitude nouvelle à ces propriétaires.

Quant aux établissements industriels créés ou à créer sur la rive droite du canal, maintenant ils n'ont accès au canal que par les routes et ponts qui le traversent et aux gares qu'on y a formées. Mais les mêmes faculté et facilité d'arrivage subsisteraient, puisqu'en passant les ponts, les marchandises seraient chargées ou déchargées, comme par le passé, aux quais, dans les gares, aux abords de ces ponts.

Tout chargement ou déchargement se faisant seulement aux abords des ponts, il est sans importance qu'ils aient lieu sur une rive ou sur l'autre.

7e *objection.* — « Le minimum des rayons de courbure est fixé à 150 mètres. Ainsi
« le chemin de fer sur la digue ayant des courbes à faibles rayons, donnera lieu à
« plus de frottement, plus de dépenses et d'accidents que les autres chemins de fer
« avec rayon de courbure de 800 mètres fixé comme minimum dans les autres pro-
« jets; le déraillement du côté du canal et la chute des wagons seraient plus dan-
« gereux. »

Réponse. — Sur la moitié du chemin de Paris à Claye, les courbes auront au moins 800 mètres de rayon. Les pentes ont sur toute la longueur pour maximum 2 mil. 1/2. Ainsi, nulle objection fondée ne peut être élevée sur les courbes entre Paris et Claye, ni sur les pentes de la totalité du chemin.

De Claye à Meaux, les courbes auront pour *minimum de courbure* 150 *ou même* 200 *mètres,* dans le cas où l'Administration en imposerait la condition Il est d'ailleurs à remarquer que le *nombre des courbes d'un rayon minimum ne dépassera pas* 11.

Plusieurs procédés pour parcourir avec sécurité, avec facilité, sans accroissement sensible de frottement, des courbes de moins de 150 mètres, et même de 60 mètres de rayon, ont été inventés, et les avantages justifiés par des essais et des expériences en grand, et il est constaté que sur plusieurs chemins de fer très fréquentés des États-Unis des courbes de 100 mètres, même de 60 mètres, n'ont pas donné lieu à des accidents.

Les divers systèmes de wagons et de roues adoptés pour parcourir les courbes à faible rayon, ont leurs partisans éclairés, nous citerons pour exemples les systèmes de M. Layniel et de M. Arnoux, qui sont très ingénieux, et aussi le système américain, qui a de même des avantages particuliers.

La Compagnie, ayant la responsabilité de son choix, *adoptera celui des systèmes* qui lui paraîtra le mieux remplir le but qu'elle se propose. Il suffit maintenant de constater que les chemins de fer les plus fréquentés des États-Unis ont des courbes nom-

breuses d'un rayon de moins de 60 mètres, et que les dispositions prises satisfont à toutes les conditions.

On prétend qu'avec ces courbes le frottement est beaucoup plus grand, et qu'il y a perte de force et augmentation de frais. Mais d'après les expériences faites par des membres de l'Académie des sciences, il a été reconnu que l'accroissement de frottement et la perte de force sont à peine appréciables sur ces courbes, en employant le meilleur système de wagons et de roues.

Le chemin de fer longeant le canal, on pourrait supposer que le déraillement des wagons exposerait à plus de dangers; mais en comparant la hauteur des talus des parties en remblais des autres chemins de fer déjà exécutés, on reconnaîtra que la chute d'un wagon d'une hauteur de 5, 6 mètres et plus, serait plus funeste que celle d'un mètre de hauteur dans un canal de 1m,20 de profondeur. *On a déjà fait remarquer, dans un autre rapport, que la locomotive tombant dans le canal serait immédiatement arrêtée par le choc de l'eau*, et que les wagons et diligences à la suite resteraient sur le chemin de fer.

Il y aurait aussi moins de périls à voyager par le chemin de fer sur la digue que sur les *bateaux-postes fermés*, et formés de plaques de tôle *d'une ligne d'épaisseur* seulement, que le choc contre un bateau peut ouvrir.

Le chemin de fer sur le canal entraînant la suppression des bateaux-postes, les digues maintenant corrodées par le clapotement des bateaux accélérés seraient mieux conservées.

Le passage des locomotives et des wagons sur le chemin de halage n'occasionnera aucun ébranlement sensible, parce que tout le système des chemins repose sur une *couche élastique de sable*. Dans les parties en remblais, dont le sol a moins de consistance, on établira des longrines portant les traverses. Le chemin de fer alors ne pourrait être interrompu dans le cas même où il se manifesterait quelques dégradations dans les talus.

8e *objection.* — « Les dépenses du chemin de fer sur la digue, si on établit une « seconde voie, seront presque aussi élevées que si on ouvrait, en dehors du canal, « un chemin de fer à deux voies, plus court et avec des courbes à grands rayons; le « projet sur la digue ne présente donc point d'avantages sous ce rapport. »

Réponse. — Le projet sur la digue estimé.		7,500,000 fr.
Comprend le matériel, évalué.	1,700,000 f.	
L'intérêt des fonds.	700,000	
Une somme à valoir pour dépenses imprévues, frais de conduite, etc.	1,070,000	
Ensemble.	3,470,000	3,470,000
En déduisant ces trois articles la dépense serait donc de		4,030,000

La dépense pour acquisition de terrains, estimée 600,000 fr., pourra être réduite à 150,000 fr. si on admet des courbes au-dessous de cent cinquante mètres de rayon, comme sur les chemins de fer des États-Unis; et dans ce cas ces acquisitions sont en partie déjà faites.

Si à ces dépenses on ajoute celles nécessaires à l'établissement d'une seconde voie, on aurait à porter au plus 600,000 fr. pour murs de soutènement, déblais et rem-

blais, et 2,200,000 fr. pour les fers, la fonte, le bois, le sable, la pose, ensemble 2,800,000 fr., parce qu'on a déjà compté 1,600 mètres de double voie, et 700 mètres pour l'embranchement de Meaux : en tout. . . . . 6,800,000 fr. non compris le matériel, l'intérêt des fonds et les dépenses imprévues qui seront moindres que pour tout autre projet en dehors du canal.

Il est à remarquer que l'établissement de la seconde voie n'entraînerait dans aucune dépense, ni pour achats de terrains, ni pour stations ni pour construction de ponts qui ont été *projetés pour deux voies, un seul excepté*, où les deux voies se croiseraient.

Un chemin de fer, en dehors du canal de Paris à Meaux, d'une longueur de 42,000 mètres, doit coûter plus *que l'un des chemins de fer de Paris à Versailles et à Saint-Germain*, de 25,000 *mètres de longueur*, où les acquisitions de terrains et les indemnités de toute nature ont dépassé toutes les prévisions ; par analogie, il faudrait compter 500,000 fr. par kilomètre, y compris les intérêts pendant l'exécution, pour les 42,000 mètres, *vingt-un millions*, ci. . . . . 21,000,000 fr.

On ne saurait donc comparer, sous le rapport des dépenses, le projet du chemin de fer sur le canal à tout projet entre les mêmes points établi en dehors, sans reconnaître que le chemin de fer, sur la digue, coûtera plus de deux fois moins qu'un chemin ouvert en dehors.

Il faudrait aussi *trois fois* plus de temps pour l'exécution des travaux d'un chemin de fer en dehors du canal, et une perte très grande d'intérêts.

Du reste, *la discussion des chiffres de la dépense paraît de peu d'importance*, puisque les soumissionnaires du chemin de fer sur la digue ne demandent au gouvernement ni subvention ni garantie de minimum d'intérêt, et s'engagent à l'exécuter à leurs frais et périls. *On doit souhaiter qu'ils dépensent beaucoup pour que leurs travaux aient plus de solidité et de durée.*

Les soumissionnaires ont voulu porter une évaluation qui ne fût pas dépassée, afin de ne pas s'exposer, par des estimations trop faibles, à des mécomptes si fréquents qui ont été la cause de la ruine de plusieurs compagnies.

Si la dépense doit être appréciée pour régler les tarifs, l'Administration ne saurait vouloir les fixer au-dessous des tarifs d'Angleterre et des États-Unis et au-dessous des frais effectifs, puisque cette exigence rendrait tout chemin de fer ou impossible, ou improductif, ou fort onéreux pour le pays chargé d'acquitter toutes les pertes.

9e *objection*. — « Le projet d'un chemin de fer sur le canal, pour le transport des « matières de la voirie de Bondy, n'est pas nouveau ; un autre projet semblable avait « été présenté antérieurement et approuvé par l'Administration. »

Réponse. — Cette décision de l'administration est donc un puissant argument pour le projet entier de Paris à Meaux sur une digue du canal ; l'ensemble de ce projet n'étant qu'une extension du premier, à la seule différence du minimum du rayon des courbes entre Claye et Meaux.

Dès l'année 1837, le conseil municipal s'est occupé de l'importante question de la suppression de la voirie de Montfaucon, et on a reconnu que l'établissement d'un chemin de fer sur la digue du canal donnait la plus prompte et la plus complète solution.

Conclusion.

Un chemin de fer tracé de Paris à Meaux, en dehors du canal de l'Ourcq, sur la rive gauche, n'aurait pas de plus beaux alignements, des courbes à plus grands rayons que les digues du canal entre La Villette et Claye.

Le chemin de fer en dehors du canal traverserait de niveau treize routes, dont plusieurs sont très fréquentées; il ne pourrait desservir la voirie de Bondy sans dépenses excessives et de graves inconvénients pour le passage de la grande route d'Allemagne et du canal de l'Ourcq.

Son exécution causerait dans la contrée la même perturbation que l'ouverture du canal de l'Ourcq, en morcelant les propriétés, traversant des parcs, élevant des masses de terre en face de maisons de campagne et d'agrément.

Les dépenses relatives ne sauraient être évaluées à un taux plus bas que celles des chemins de fer de Paris à Versailles, à Saint-Germain, et du canal de l'Ourcq.

Ce chemin de fer ne pourrait être entrepris par une compagnie avec chance de revenus nets, qu'à la condition de recevoir du gouvernement une forte subvention ou une garantie d'un minimum d'intérêt.

Il faudrait donc que la France fût appelée à payer les frais de voyage des promeneurs entre Paris et Meaux.

Le chemin de fer proposé sur une digue du canal entre Paris et Meaux peut être immédiatement entrepris. Le terrain est acheté, nivelé, solidifié par le temps, et on pourrait se passer de faire des acquisitions de terrains, en réduisant le minimum de courbure.

En dix mois, ce chemin de fer de douze lieues pourrait être achevé et en exploitation.

En six mois on construirait les embranchements nécessaires à la voirie de Bondy, et on supprimerait celle de Montfaucon.

Ce projet satisfait aux besoins des populations riveraines.

Il évite le morcellement, le bouleversement des propriétés et les perturbations qu'occasionnerait un autre projet entre les mêmes points.

Ce projet peut être prolongé jusqu'au mur d'enceinte et dans l'intérieur de la capitale. Il arrive à l'entrée même de la ville de Meaux, à 200 mètres au plus de la place Lafayette.

Le développement n'a que douze lieues au plus.

Il se prête mieux qu'aucun autre projet aux conditions d'avenir, par la facilité de le prolonger vers Soissons d'une part, et vers Château-Thierry, etc., de l'autre, et de l'embrancher sur les autres chemins de fer partant de la capitale.

L'établissement d'une seconde voie pourrait s'exécuter sans plus de difficultés, et occasionnerait moins de dépenses relatives que la première voie.

Les dépenses de ce chemin à une ou deux voies ne s'élèveraient pas à la moitié de celles d'un chemin de fer établi entre les mêmes points en dehors du canal.

Ce chemin de fer ne porterait aucun préjudice à la navigation du canal, une seule

digue étant suffisante au service du halage. *Il ne restreindrait pas l'usage du canal et ne diminuerait pas les facilités d'y arriver depuis les fabriques ou habitations riveraines.*

Il assurerait immédiatement du travail à des milliers d'ouvriers maintenant inoccupés et malheureux.

Il satisferait à toutes les conditions nécessaires pour la suppression immédiate de la voirie de Montfaucon, réclamée avec instance par les populations du voisinage, et dont le conseil municipal de la ville de Paris s'occupe depuis longtemps avec une vive sollicitude.

Les soumissionnaires ne réclament de l'État ni subvention ni minimum d'intérêt. Ils demandent que ce projet soit approuvé par la commission d'enquête et par l'administration supérieure.

Paris, le 18 mai 1840.

Les soumissionnaires du chemin de fer de Paris à Meaux sur une digue du canal de l'Ourcq,

GOUZE, DAUGNY.

(N° 3.)

PROJET DE LOI

Relatif au Chemin de fer de Paris à Meaux

PRÉCÉDÉ

DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

présenté par M. le Ministre des travaux publics.

Séance du 18 mars 1841.

Messieurs,

Si les circonstances actuelles ne nous permettent pas de venir vous proposer, soit d'autoriser la construction aux frais du trésor public de nouvelles lignes de chemins de fer, soit de prêter à l'industrie privée qui voudrait se charger d'entreprises de cette nature, le concours financier de l'État, elles doivent être pour le gouvernement un motif de plus d'accueillir avec empressement les offres des compagnies qui proposent d'entreprendre des chemins de fer à leurs frais, risques et périls, et sans aucune participation des fonds publics. A ce titre, Messieurs, le projet de loi que nous venons vous présenter ne peut manquer d'obtenir vos suffrages, puisque, tout en réalisant pour le pays des avantages incontestables, il ne doit créer pour les finances de l'Etat aucune charge nouvelle.

Ce projet de loi, Messieurs, a pour objet d'autoriser l'exécution d'un chemin de fer de Paris à Meaux qui serait établi sur l'une des berges du canal de l'Ourcq. Vous savez, Messieurs, quelle activité de relations existe entre Paris et Meaux. Cette dernière ville est le centre d'une industrie agricole très florissante; elle est l'un des grands marchés d'approvisionnements de la capitale; aussi, sans parler des denrées et marchandises qui circulent entre les deux villes par la voie du canal de l'Ourcq, la route de terre reçoit chaque jour un nombre considérable de voitures de roulage qui en rendent l'entretien très dispendieux : chaque jour aussi de nombreuses voitures publiques parcourent la route de Paris à Meaux, et l'on n'évalue pas à moins de sept cents le nombre de personnes qui font journellement le trajet entre les deux villes.

Quels services n'est donc pas appelé à rendre un chemin de fer qui pourra réduire à une heure environ la durée de ce trajet? Sans nul doute le mouvement de la circulation en recevra une vive et nouvelle impulsion, et de là, par une heureuse con-

séquence, résultera un accroissement de richesse et de bien-être pour le pays. Vous ne serez donc pas étonnés, Messieurs, que depuis longtemps des voix nombreuses se soient élevées pour demander l'établissement du chemin de fer de Paris à Meaux : vous ne vous étonnerez pas davantage que cette opération ait fixé à la fois l'attention de plusieurs compagnies.

Quatre avant-projets ont été remis à l'administration.

L'un par MM. Flachat, Mony et Petiet, qui établissent le chemin de fer dans la plaine qui sépare Paris et Meaux, et à la droite du canal de l'Ourcq; l'autre par M. Michel, dont le tracé suit également la plaine, mais en se tenant à gauche du canal; et les deux autres enfin dans lesquels le tracé est établi sur la berge même du canal de l'Ourcq, et qui ont été présentés par MM. Gouze et Daugny d'une part, et par M. Arnoux d'autre part.

Nous croyons inutile, Messieurs, de vous retracer ici avec détail les dispositions de chacun de ces tracés, les avantages et les inconvénients de chacun d'eux ; nous nous bornerons à vous dire que, dans les enquêtes publiques auxquelles ils ont été soumis les uns et les autres, conformément à la loi du 7 juillet 1833, il a été reconnu que tous ils présentaient les caractères de l'intérêt général; la chambre de commerce et le conseil municipal de Paris, la commission d'enquête ont été unanimes sur ce point ; et tous ont demandé que le gouvernement prît les mesures nécessaires pour doter le pays dans un avenir prochain d'une voie de communication aussi utile.

Les différents projets ont été communiqués au conseil général des ponts-et-chaussées.

Ce conseil a pensé que, sans rien préjuger sur le mérite des deux tracés par la plaine ni sur la suite qui pourra leur être ultérieurement donnée, il y avait utilité publique à autoriser l'établissement du chemin sur l'une des berges du canal.

Là, en effet, Messieurs, il n'y a que très peu de terrains à acquérir : la difficulté si grande des expropriations peut être considérée comme nulle : les propriétés précieuses qui s'étendent sur un assez grand rayon au-delà de Paris ne seront pas morcelées ou le seront beaucoup moins. La masse des terrassements à opérer sera très peu considérable, puisque déjà le corps de la digue existe et qu'il suffira de l'élargir, ou de l'exhausser, sur quelques points. La compagnie, n'ayant presque aucune dépense capitale à faire pour ces deux objets, pourra réaliser sa spéculation avec une moindre somme. *Mais le motif de détermination le plus important dans l'espèce, c'est que l'établissement d'un chemin de fer sur l'une des berges du canal de l'Ourcq donnera le moyen de faire une grande et décisive expérience sur les procédés propres à franchir les courbes à petit rayon.*

Enfin, Messieurs, les compagnies dont les projets n'empruntent pas la berge du canal de l'Ourcq, interpellées sur leur situation financière, nous ont répondu que leurs capitaux n'étaient pas prêts, et qu'elles n'espéraient pas que les circonstances leur permissent de les réunir sous un court délai sans l'assistance de l'État.

Les considérations précédentes réduisaient donc le nombre des concurrents de quatre à deux : il restait à se décider entre ces derniers.

Ici, Messieurs, nous devons le dire, malgré tout l'intérêt qui s'attache à l'un des

concurrents qui lui-même est auteur d'un ingénieux procédé pour franchir les courbes à petit rayon, notre détermination ne pouvait être ni longue ni douteuse.

D'une part, M. Arnoux ne justifiait pas de moyens suffisants d'exécution, et, d'autre part, MM. Gouze et Daugny se présentaient munis d'un projet de traité passé entre eux et la compagnie du canal de l'Ourcq.

Vous le savez, Messieurs, le canal de l'Ourcq appartient à la ville de Paris, qui en a cédé l'usufruit par un bail emphytéotique à une compagnie particulière; cette compagnie s'est mise en instance auprès de la ville pour obtenir son consentement à l'établissement d'un chemin de fer sur la berge du canal: les deux parties ont profité de cette occasion pour vider plusieurs questions graves qui les divisaient depuis longtemps, et il est intervenu une transaction qui est soumise en ce moment à la sanction de l'autorité supérieure; cette transaction met un terme à tous les débats, règle plusieurs objets divers, et comprend, entre autres choses, l'adhésion de la ville de Paris à la construction d'un chemin de fer sur la berge du canal.

La compagnie usufruitière du canal a transmis ses droits, en ce qui concerne le chemin de fer, à MM. Gouze et Daugny.

Dans un tel état de choses, la soumission de M. Arnoux ne pouvait plus être admise sans détruire la transaction importante dont nous venons de parler et sans que ce particulier reçût de l'État le droit d'acquérir, par voie d'expropriation, la berge du canal; mais est-ce bien pour des cas pareils que la loi d'expropriation a été rendue? Pense-t-on que le principe et les formes de cette loi puissent recevoir ici une facile application? Ne serait-ce pas créer pour la compagnie qui voudrait exercer un pareil droit, s'il lui était conféré, des embarras inextricables? Enfin, les droits de M. Arnoux sont-ils tels qu'il y ait lieu de ne pas s'arrêter devant des difficultés de cette nature, et de briser le contrat passé entre la ville et la compagnie du canal?

M. Arnoux est auteur d'un procédé ingénieux; mais d'abord ce procédé, pour franchir les courbes à petit rayon, n'est pas unique. Il ne s'agit pas, d'ailleurs, de ravir à M. Arnoux sa propriété. Si M. Arnoux désire l'application de son système, la compagnie Gouze et Daugny ne se refusera pas, sans doute, à l'employer s'il n'y met pas un prix trop élevé.

La demande de M. Arnoux est postérieure à celle de MM. Gouze et Daugny. Ces derniers ont donc un droit de priorité.

Enfin, MM. Gouze et Daugny ont constitué une société et déposé leur cautionnement. M. Arnoux a déclaré lui-même que sa société n'existait pas.

Par tous ces motifs, mais surtout par les considérations tirées de l'existence des contrats qui lient en ce moment la compagnie du canal de l'Ourcq d'une part avec MM. Gouze et Daugny, nous venons vous proposer d'accueillir la demande de ces derniers.

MM. Gouze et Daugny ont d'ailleurs accepté toutes les conditions que réclamait l'intérêt public; ainsi sans parler des avantages faits à la ville de Paris pour le transport des matières fécales à la voirie de Bondy, la compagnie Gouze et Daugny consent, ainsi que l'ont demandé les diverses commissions d'enquête, *à prolonger le chemin de fer jusqu'à la barrière des Vertus.*

Vous remarquerez, Messieurs, que par l'article 2 du projet de loi, à l'expiration

de la concession faite à MM. Gouze et Daugny, *cette concession sera réunie au domaine du canal de l'Ourcq*, dont la ville de Paris a la jouissance perpétuelle. Le chemin de fer, en effet, établi sur la berge du canal de l'Ourcq, en est une dépendance nécessaire, et il nous paraît bon, dans l'intérêt général, que la ville rentre en même temps dans la jouissance et de son canal et de la voie de fer qui doit y être accordée.

Ces diverses spéculations, Messieurs, ne peuvent manquer de réunir vos suffrages, et vous donnerez votre assentiment, nous l'espérons du moins, au projet de loi que le roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations, et dont nous allons vous donner lecture.

PROJET DE LOI.

—

LOUIS-PHILIPPE,

Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des députés par notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, et par M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Art. 1.

L'offre faite par les sieurs Gouze, Daugny et compagnie d'établir à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Meaux, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions du cahier des charges, arrêté le 7 mars 1841 par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, et accepté le 7 mars 1841 par lesdits sieurs Gouze, Daugny et compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2.

A l'époque fixée par l'art. 41 du cahier des charges pour l'expiration de la concession, *cette concession sera réunie à celle du canal de l'Ourcq.*

Art. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Meaux, *avant de s'être constitués en société anonyme duement autorisée*, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Art. 4.

Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entrainera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Fait au Palais des Tuileries, le...

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi:

Le Ministre Secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé J.-B. Teste.

EXTRAIT

DU

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE PARIS A MEAUX.

—

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois années au plus tard à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Meaux, sur la berge droite du canal de l'Ourcq, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

La Compagnie, toutefois, ne pourra commencer aucuns travaux avant d'avoir justifié pardevant l'Administration de l'adhésion de la ville de Paris et *de la Compagnie concessionnaire par bail emphytéotique du canal de l'Ourcq*.

Art. 2.

Le chemin de fer partira de Paris d'un point pris près et en dehors de la barrière des Vertus; il traversera le canal Saint-Denis, et sera établi ensuite sur la berge droite du canal de l'Ourcq, qu'il suivra jusqu'à Meaux.

Une branche du chemin sera dirigée vers la gare circulaire qui forme la jonction du canal Saint-Denis avec le canal de l'Ourcq.

Des embranchements seront, s'il y a lieu, et sous l'autorisation de l'Administration supérieure, établis par la Compagnie pour le transport à la voirie de Bondy des matières fécales provenant de la ville de Paris.

Le maximum des pentes et rampes du tracé ne dépassera pas *cinq millimètres* (0,005) par mètre.

Art. 3 (1).

Dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supé-

(1) On a supprimé tous les articles qui sont insérés généralement dans les cahiers de charges et qui ne se rapportent pas spécialement au chemin de fer demandé en concession.

rieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de Paris à Meaux, d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure le système qu'elle entend employer pour franchir les courbes à petit rayon du chemin de fer.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura *une seule voie sur tout son développement*, sauf dans les points où des gares devront être établies, comme il est dit ci-après.

Art. 5.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre cent. (1m, 44c) au moins.

Dans les parties où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1 m 80c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre (1 m. 00 c.).

Art. 6.

Dans le cas où le système que la Compagnie proposera pour le passage des courbes à petit rayon du chemin de fer ne serait pas adopté par l'Administration, elle sera tenue de développer lesdites courbes de manière à ne pas excéder un rayon minimum de six cents mètres (600m).

Les projets de ces rectifications devront être, avant toute exécution, soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sera moyennement de six mille mètres (6,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors de la voie, du côté opposé à la cunette du canal de l'Ourcq. Leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins. Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Les mêmes formalités d'enquête devront être accomplies pour les stations de départ et d'arrivée.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m) pour le chemin vicinal de grande communication, de quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m 30c) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de *trois mètres soixante-dix centimètres* (3m 70c), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera égale à celle du pont correspondant sur le canal de l'Ourcq. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de
(m c), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30c).

Art. 19.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières au travers ou le long desquelles il serait établi, par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 20.

Tous les terrains qu'il y aurait lieu d'acheter en dehors des terrains du canal de l'Ourcq, pour servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 28.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée des travaux, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux

dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du gouvernement, et restera acquise au trésor public.

Quand les travaux seront achevés et que la circulation sera établie sur un parcours de vingt kilomètres, le cautionnement sera rendu en totalité.

Jusque-là il sera rendu par cinquième, et à mesure que la Compagnie justifiera avoir acquis et payé des terrains, et exécuté des travaux pour des sommes doubles au moins de celle dont elle réclamera la restitution.

Art. 29.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la deuxième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur *les clauses du présent cahier des charges*, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée *sur les mêmes bases*, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, resteront une dépendance du canal de l'Ourcq.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, et pour le laps de temps restant à courir sur la durée du bail emphytéotique du canal de l'Ourcq, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes : les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes paiera comme quatre cents kilogrammes, etc.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

	TARIF. —	PRIX DE		
		Péage.	Transport.	Total.
Voyageurs, non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places.	Par tête et par kilomètre.			
	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe). . .	fr. 0,08	fr. 0,04	fr. 0,12
	Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe).	0,07	0,03	0,10
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts.	0,05	0,025	0,075
Bestiaux. . . .	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bêtes de trait.	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs.	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres.	0,02	0,01	0,08
Houille, par tonne et par kilomètre.		0.08	0,045	0,125
Marchandises, par tonne et par kilomètre.	Troisième classe.	0,09	0,07	0,16
	Deuxième classe.	0,10	0,08	0,18
	Première classe..	0,11	0,08	0,20
Voiture sur plateforme		0,17	0,08	0,25
Objets divers, par tonne et par kilomètre.		0,11	0,09	0,20

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0 fr. 40 c.) la tonne, etc.

Art. 34.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 41

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, la ville de Paris sera subrogée à tous les droits de la Compagnie sur les terrains et les ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Elle entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état d'entretien le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, la ville de Paris sera tenue de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si la ville le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Par le fait des dispositions qui précèdent, la concession du chemin de fer se trouvera réunie à la concession du canal de l'Ourcq, dont elle fera une dépendance.

Art. 43.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans *la contrée où est situé le chemin de fer projeté*, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à *aucune demande en indemnité* de la part de la Compagnie.

Art. 44.

Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer, s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Meaux, ou qui seraient établies en prolongement du même chemin, etc.

Art. 49.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie devra déposer une somme de cent cinquante mille francs (150,000 fr.) soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculée conformément à l'ordonnance royale du 19 juin 1825, soit en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au nom de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à trois cent mille francs (300,000 fr.) le dépôt par elle effectué. Dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme de 150,000 fr. déposée restera acquise au trésor public.

La somme de 300,000 fr. déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue comme il est dit à l'article 28.

Art. 50.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 51.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Approuvé le présent cahier des charges annexé au projet de loi.

Paris, le 7 mars 1841.

Le ministre des travaux publics,

Signé J.-B. TESTE.

Accepté le présent cahier des charges dans toute sa teneur.

Signé Gouze.

L. Daugny.

Pour copie conforme :

Le ministre des travaux publics,

Signé J.-B. TESTE.

(N° 4.)

NOTE SUR LA FORCE CENTRIFUGE.

En appelant P, M et V le poids, la masse et la vitesse par seconde, d'un corps parcourant une courbe d'un rayon r; soit g la gravité (9m 81); la force centrifuge de ce corps sera $F = \frac{MV^2}{r}$; or on sait que $M = \frac{P}{g}$; substituant, nous obtenons pour la force centrifuge, la formule $F = P \times \frac{V^2}{gr}$.

La force centrifuge agit horizontalement, tandis que la pesanteur agit verticalement; ces deux tendances en se combinant forment une résultante inclinée à la verticale et qui est la direction que la ligne d'aplomb de ce corps doit prendre pour ne pas être exposé au renversement. L'inclinaison de cette résultante est donnée par le rapport de la force centrifuge au poids; ainsi elle est $\frac{F}{P} = \frac{V^2}{gr}$. En faisant $g = 10^{m\cdot}$ au lieu de 9m·81 nous simplifierons la formule sans commettre une erreur sensible, et la formule devient $\frac{F}{P} = \frac{V^2}{10r}$. C'est cette formule ainsi simplifiée qui a servi à calculer le tableau de la page 47. Nous donnerons ici quelques exemples de calculs.

1° Quelle est la force centrifuge d'un train composé d'une locomotive, son tender et huit wagons, pesant ensemble 60,000k. dans une courbe de 75m· de rayon à la vitesse de 13m·30 par seconde (12 lieues à l'heure)? — Nous avons $P = 60{,}000$ k. $r = 75^{m\cdot}$; $V = 13^{m\cdot}30$. Substituant dans la formule $F = P \times \frac{V^2}{10.r}$ nous aurons $F = 14{,}500^{k\cdot}$, effort considérable qui serait suffisant pour renverser le train et la charge à un centre de gravité un peu haut.

2° Quelle serait l'inclinaison transversale qu'il faudrait donner à la voie pour annuler les effets du renversement? Ou bien, quel est le rapport de la force centrifuge à la pesanteur avec les mêmes données de vitesse et de courbure que dans l'exemple précédent? — Il suffit ici de faire $P = 1$, le poids du train n'ayant aucune influence sur l'inclinaison. Nous aurons le rapport $\frac{F}{P} = \frac{V^2}{10.r} = 0{,}242$; soit une inclinaison du quart environ.

4° Quelle sera la vitesse de marche sur une courbe de 75m· de rayon pour que le rapport de la force centrifuge à la pesanteur, ou l'inclinaison de la résultante soit de 0,03? On a $\frac{F}{P} = 0{,}03$; $r = 75^{m\cdot}$; en substituant dans la formule $V = \sqrt{\frac{F}{P} \times 10r}$, nous obtenons $V = 4^{m\cdot}74$ par seconde, ce qui donne par heure une vitesse de marche de 17,050 mètres ou 4 lieues et quart.

4° Enfin quel est le rayon de courbure minimum pour atteindre une vitesse de 17m·60 par seconde (16 lieues à l'heure), sans que le rapport de la force centrifuge à la pesanteur, ou l'inclinaison de leur résultante excède 0,03? Nous aurons $\frac{F}{P} = 0{,}03$; $V = 17^{m\cdot}90$. En substituant dans la formule $r = \frac{P}{F} \times \frac{V^2}{10}$, nous obtiendrons le rayon minimum $r = 1033$ mètres.

TABLE ANALYTIQUE

DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE MÉMOIRE SUR LE CHEMIN DE FER

DE PARIS A MEAUX.

—

Pages.

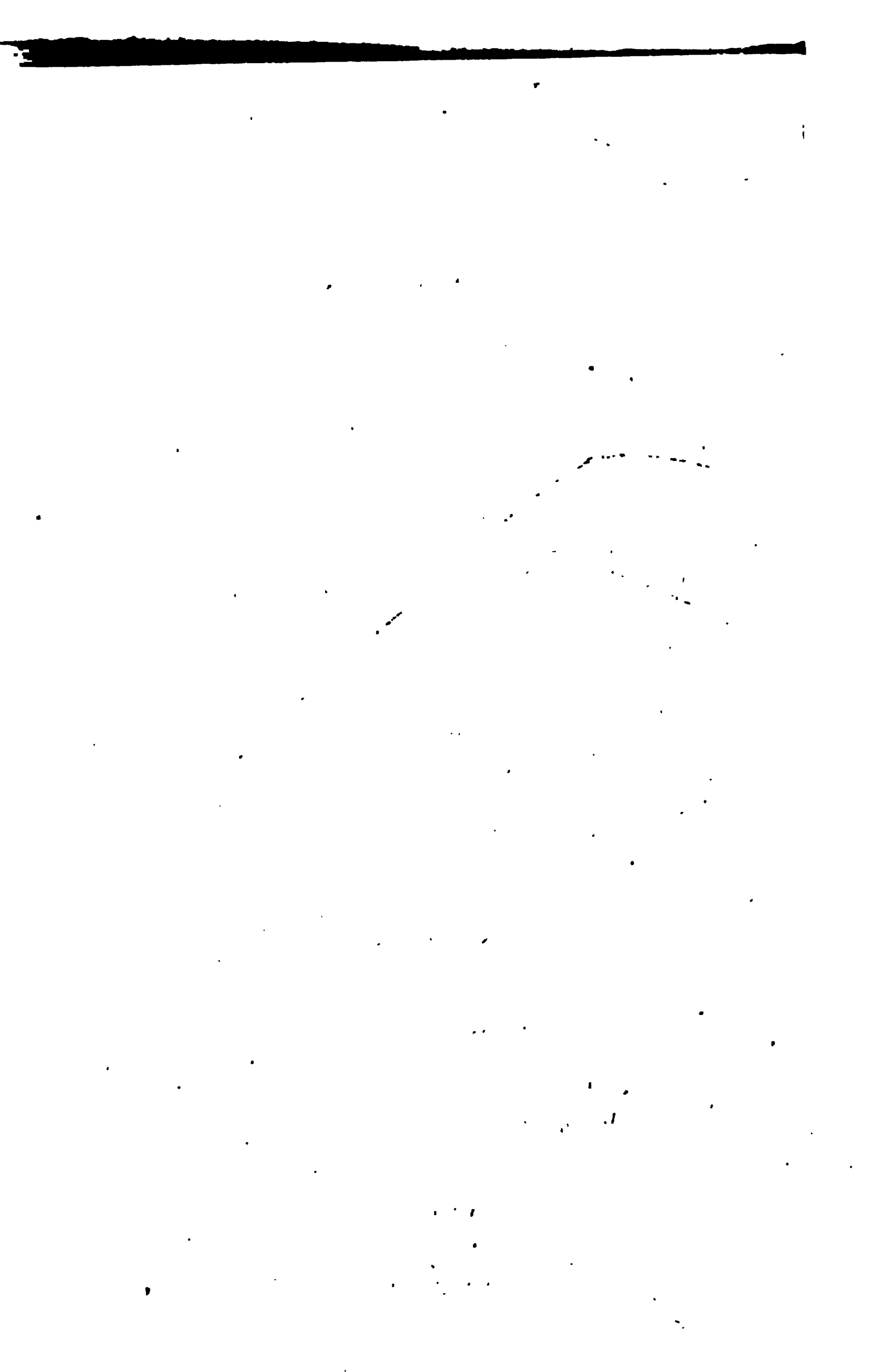
FIN.

Profils

Profi

Profi

Lith. de Si



LA VÉRITÉ

SUR LE

CHEMIN DE FER

DE

GRAISSESSAC A BÉZIERS

PRIX : 1 FR.

PARIS

CASTEL, ÉDITEUR

GALERIE DE L'HORLOGE, PASSAGE DE L'OPÉRA, 3 ET 21

Septembre 1860

LA VÉRITÉ

SUR LE

CHEMIN DE FER

DE

GRAISSESSAC A BÉZIERS

LA VÉRITÉ

SUR LE

CHEMIN DE FER

DE

GRAISSESSAC A BÉZIERS

PRIX : 1 FR.

PARIS
CASTEL, ÉDITEUR
GALERIE DE L'HORLOGE, PASSAGE DE L'OPÉRA, 3 ET 21

—

Septembre 1860

LA VÉRITÉ

SUR LE

CHEMIN DE FER

DE

GRAISSESSAC A BÉZIERS

I

La compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers est rrivée à l'une de ces périodes difficiles où le salut d'une affire dépend d'une solution urgente.

Quelle doit être cette solution?

Pour MM. les administrateurs, la voici : la compagnie est ɜrdue et doit être immédiatement liquidée.

A l'assemblée du 6 août dernier, M. Bénat est venu proamer que telle était l'opinion du conseil d'administration. ɜlle est aussi l'opinion de plusieurs journaux.

Les actionnaires n'ont pas été de cet avis; ils ont l'espoir ı'il y a mieux à faire, et ils ont repoussé la liquidation, qu'on ›ulait leur imposer séance tenante, sans leur permettre d'en .aminer la nécessité.

De cette divergence d'opinions naquit le conflit qui s'éleva :'assemblée entre les actionnaires et les administrateurs.

Cette assemblée a déjà eu de trop graves conséquences et fait beaucoup trop de bruit pour que nous puissions nous

dispenser d'en parler. C'est par elle que nous commencerons ce travail. Nous examinerons ensuite si les actionnaires ne sont pas autorisés à conserver quelques espérances, et s'ils n'ont pas eu quelque raison de résister aux propositions désespérées de leur président.

II

L'assemblée des actionnaires du 6 août.

Les annales industrielles ne fournissent pas d'exemple d'une assemblée aussi mal, aussi injustement traitée que celle-là.

Violentés, abandonnés, et plus tard décriés par leurs administrateurs, les actionnaires se sont vu ensuite attaquer avec une extrême violence par une partie de la presse, mal informée sur les faits.

De quel crime s'étaient-ils donc rendus coupables, ces malheureux actionnaires? Qu'on en juge.

Après avoir appelé au bureau deux scrutateurs inconnus, M. Bénat, président du Conseil, donna lecture d'un rapport que nous analyserons plus loin. Ce rapport, véritable réquisitoire contre la situation de l'entreprise, concluait par la proposition de la dissolution de la société et de sa mise en liquidation immédiate. Il fut écouté avec surprise, mais sans aucune interruption.

Cette lecture achevée, deux membres de l'assemblée prirent la parole, et demandèrent qu'une commission fût choisie parmi les actionnaires pour étudier de concert avec les administrateurs l'état de la compagnie, et s'assurer, avant de voter cette grave et ruineuse mesure de liquidation, s'il ne restait plus aucun moyen de salut.

M. Bénat combattit cette demande et s'opposa à la nomination d'une commission.

Les actionnaires insistèrent.

M. Bénat, ne pouvant se méprendre sur le sens des dispositions de l'immense majorité qui se prononçait en faveur de la nomination d'une commission, se sentant dominé par la volonté manifeste de l'assemblée, essaya de sauver les conclusions de son rapport en recourant à un expédient. Il demanda qu'on votât d'abord sur les propositions composant l'ordre du jour, sauf à revenir après sur l'opportunité d'une commission.

Les actionnaires, qui, après avoir entendu le rapport, ne pouvaient plus s'intéresser sérieusement qu'à la question de la commission, persistaient à demander que la nomination en fût résolue. Cependant ils cédèrent aux exigences de leur président et consentirent à voter sur les résolutions de l'ordre du jour.

M. Bénat mit alors aux voix l'approbation des comptes.

A la suite des épreuves pour et contre, dont le résultat n'était douteux pour personne, M. Bénat proclama que les comptes étaient approuvés.

Cette interprétation provoqua l'indignation de l'assemblée.

Les actionnaires, convaincus que la majorité s'était évidemment prononcée dans un sens contraire, protestèrent énergiquement contre la déclaration du président.

M. Bénat, s'autorisant de l'opinion du bureau, voulut maintenir sa décision que les comptes étaient approuvés.

Les actionnaires, forts de leur conviction, demandèrent alors que l'épreuve fût renouvelée.

M. Bénat refusa catégoriquement.

Ce refus excita une explosion générale de mécontentement, et des interpellations vigoureuses, parties de tous les points de la salle, furent adressées au président et aux membres du bureau qui se rendaient responsables d'une obstination et d'un mauvais vouloir aussi inqualifiables.

C'est alors que M. Bénat, auquel un premier expédient n'avait pas réussi, prétextant d'une violence imaginaire, ou, dans tous les cas, habilement exagérée, quitta la séance, en se faisant suivre du bureau.

A la suite de cette retraite trop facile et trop peu motivée,

les actionnaires, livrés à eux-mêmes, composèrent un nouveau bureau et nommèrent une commission.

Voilà les faits, sommairement mais très exactement reproduits, tels qu'ils se sont passés à l'assemblée du 6 août.

Ils ont été présentés sous un tout autre aspect par les administrateurs et par leurs amis. Injures, calomnies, on n'a rien épargné aux actionnaires.

Nous ne voulons pas rechercher les mobiles de ces attaques inspirées par des animosités rancuneuses et des situations de bourse. Nous n'avons pas à défendre les actionnaires contre les invectives intéressées dont ils ont été l'objet. Nous allons même plus loin : nous concéderons, si l'on veut, qu'ils ont manqué de calme et mis trop de vivacité dans leurs récriminations.

Qui pourrait s'en étonner?

Est-ce que l'attitude de M. Bénat n'était pas faite pour exciter l'impatience des actionnaires? Sans doute il aurait mieux valu, peut-être, qu'ils conservassent plus de modération et de sang-froid. Mais la modération et le sang-froid ont des bornes et ne se conservent pas en présence de certains faits.

Or deux faits saillants, incroyables, dominent tout dans cette assemblée et justifient les incidents qu'ils ont provoqués.

Ces deux faits sont d'abord l'opposition à la nomination d'une commission, ensuite le refus obstiné de renouveler l'épreuve du vote.

Comment! voilà des actionnaires auxquels, à la suite d'un rapport qui s'attache à écraser leur entreprise, on vient proposer une liquidation, c'est-à-dire la ruine, qui demandent à prendre connaissance de leurs propres affaires, et on veut leur refuser cette légitime satisfaction? En vertu de quelles doctrines peut-on leur contester ce droit? Quels sont donc les arguments sérieux à opposer à une demande si naturelle? Dans certains cas on peut avoir à craindre le discrédit qui peut en rejaillir sur une affaire; mais ici M. le président savait bien qu'après son rapport l'affaire ne pouvait plus être discréditée. Que voulait-il donc empêcher par son opposition? Crai-

gnait-il des efforts plus heureux que les siens, ou le contrôle des actes d'une administration impuissante?

Quant au refus de renouveler l'épreuve du vote, qui donc voudrait se charger de l'expliquer? M. le président dit oui, les actionnaires disent non. Un moyen tout naturel s'offrait pour décider entre eux : il consistait à recommencer le vote. Les actionnaires le proposent, ils insistent; M. Bénat refuse, et refuse avec opiniâtreté.

Quelles raisons peut-on invoquer pour justifier le refus d'éclaircir un vote? Quelle est la moralité d'un tel refus?

Des casuistes sont, il est vrai, venus au secours de M. Bénat. Ils ont prétendu qu'aux termes des statuts, une épreuve ne pouvait être recommencée en levant la main, qu'il fallait recourir au scrutin et à l'appel nominal. Ils ajoutaient, en conséquence, que les actionnaires n'avaient pas le droit de demander le renouvellement de l'épreuve autrement que par le scrutin, ce qu'ils ne firent pas. Soit. Les actionnaires ont oublié les termes de leurs statuts, et n'ont pas su faire valoir leurs droits. Mais M. le président, qui ne doit pas pouvoir, lui, oublier les termes des statuts, n'a-t-il pas alors méconnu ses devoirs? N'avait-il pas la rigoureuse mission d'éclairer l'assemblée qu'il présidait? Qu'importait aux actionnaires de voter en levant la main ou en répondant à l'appel de leur nom? Ce qu'ils voulaient, c'était la manifestation loyale et sincère de leur volonté. Elle leur fut interdite. M. Bénat était donc convaincu que, sous l'une ou l'autre forme, la majorité lui échappait?

Qu'on dise ce qu'on voudra contre les actionnaires. Ces deux faits resteront à la charge du président et du bureau. Rien ne saurait les en disculper.

Abandonnés par leurs administrateurs, les actionnnaires composèrent un nouveau bureau et continuèrent la discussion relative à la nomination d'une commission. Dès lors, le calme le plus complet ne cessa de régner, et toutes les mesures délibérées par l'assemblée furent prises à l'unanimité.

On nomma une commission composée de sept membres.

Cette commission fut attaquée dans son origine et dans sa com-

position. On lui reprocha l'illégalité de sa nomination, attendu que les résolutions prises après le départ du bureau étaient nulles et sans valeur.

Sans vouloir approfondir cette question d'illégalité, il n'en est pas moins vrai oue cette commission, nommée par la grande majorité de l'assemblée, était l'expression de la volonté des actionnaires; et si, après tout, son origine était illégale, elle ne l'était que par la faute des administrateurs, qui, en quittant la séance, compromettaient seuls la proposition de nommer des commissaires, alors que le principe et l'adoption de cette mesure étaient hors de doute.

On a insinué que la composition de cette commission était elle-même la preuve de l'esprit de perturbation qui animait les actionnaires.

A cette insinuation il y a une réponse bien facile : elle consiste dans l'exposé des actes de la commission. Nous ne sachions pas qu'il existe un meilleur moyen d'appréciation.

Le surlendemain de leur nomination, les commissaires se réunirent; ils rédigèrent un procès-verbal de ce qui s'était passé à l'assemblée, et l'envoyèrent à Son Excellence M. le ministre des travaux publics.

Ils adressèrent également ce procès-verbal aux administrateurs, et leur écrivirent en même temps pour les prévenir qu'ils se rendraient le vendredi suivant au siége de la compagnie pour s'entendre avec eux sur les moyens d'exercer le mandat qui leur avait été confié par les actionnaires.

A cette ouverture, les administrateurs répondirent que, ne reconnaissant aucuns pouvoirs aux commissaires, ils refusaient la conférence que ces derniers leur demandaient en vertu de ces prétendus pouvoirs.

Qu'avait à faire la commission? Fallait-il essayer d'obtenir par une action judiciaire l'exercice du droit qui lui était refusé?

Une telle marche avait ses dangers. La ligne est sous séquestre. Un conflit entre l'administration et la commission pouvait avoir pour conséquence la nomination d'un administrateur judiciaire, ce qui, aux yeux d'une partie du public, pouvait,

à tort ou à raison, faire paraître comme plus désespérée encore la situation de la compagnie.

La commission, ne voulant fournir aucun prétexte à une malveillance quelconque, renonça donc à toute action judiciaire; mais, par une sommation légale, elle signifia aux administrateurs d'avoir à convoquer une nouvelle assemblée dans le plus bref délai, leur déclarant qu'elle les rendait personnellement responsables de ce qui pourrait arriver de fâcheux à la compagnie jusqu'à la réunion des actionnaires.

C'est à cela que, par suite du refus des administrateurs, les commissaires durent limiter leur mandat.

Tels sont les actes de cette commission que l'on a accusée d'être la représentation vraie d'une assemblée turbulente et désordonnée. Leur modération est-elle assez significative et réfute-t-elle suffisamment les allégations accumulées contre l'assemblée et la commission?

Cette conduite prudente et réservée contraria bien du monde. On s'attendait à autre chose. Deux jours après la sommation, la plupart des administrateurs donnèrent leur démission; M Bénat resta seul avec M. Chaper. Mais, à quelques jours d'intervalle, on apprit que, sur la demande de M. Bénat, un administrateur judiciaire avait été placé à la tête de la compagnie. Ainsi se trouva accomplie, par l'initiative et sous la responsabilité de M. Bénat seul, une mesure que la commission avait voulu éviter à tout prix.

M. l'administrateur judiciaire a convoqué les actionnaires pour le 27 septembre. Cette assemblée sera importante. Elle peut avoir une influence décisive sur l'avenir de la compagnie. Aussi, on ne saurait trop engager les actionnaires sérieux, ceux qui s'intéressent à la conservation de l'entreprise, à y assister.

III

Rapport présenté par M. Bénat à l'assemblée générale.

Le rapport, lu à l'assemblée du 6 août, a été imprimé, distribué et inséré dans les journaux, de telle sorte que le public, grâce à l'empressement que l'on a mis à le publier, a pu en prendre facilement connaissance.

L'impression qu'on éprouve en le lisant fait comprendre celle qu'éprouvèrent les actionnaires en l'écoutant, et on ne peut s'empêcher de convenir que, si tous ceux qui le connaissent avaient assisté à l'assemblée, l'opposition qui s'y produisit n'eût pas manqué de complices.

Passionné, dogmatique, prétentieux, ce rapport n'est qu'un plaidoyer en faveur des administrateurs ; il n'a qu'un but, la liquidation de la société. Ce but, il ne se borne pas à le proposer; il le poursuit à outrance, il veut l'atteindre, et sa fébrile obstination ferait croire que M. Bénat a pris envers lui-même l'engagement de triompher de toutes les résistances.

A l'entendre, l'entreprise est perdue, condamnée; rien ne peut la sauver, la faillite est imminente : telles sont les affirmations terrifiantes du rapport; tels sont les arguments désespérés mis en avant pour enlever une résolution que l'on semble convoiter. Le moyen de supposer, après de pareils tableaux, que la liquidation puisse être refusée ! Aussi le rapport, qui ne peut admettre une telle hypothèse, a-t-il tout prévu et tout arrangé de manière à ce que cette liquidation soit légère aux actionnaires. On a pris soin de désigner les liquidateurs, et pour atténuer les regrets exprimés par les administrateurs d'être obligés de se séparer des actionnaires, trois d'entre eux, MM. Bénat, Chaper et Parès, poussent le dévouement à la compagnie jusqu'à rester à sa tête à titre de comité de liquidation.

Cette dernière combinaison n'est-elle pas en effet de nature à rassurer les actionnaires? Pourraient-ils avoir l'ingratitude de méconnaître un tel dévouement! M. Bénat n'a-t-il pas parlé de lui et de ses collègues de manière à émouvoir l'assemblée? N'a-t-il pas fait l'éloge de son courage, de ses efforts, de sa sollicitude incessante, dans des termes propres à lui créer des droits à la reconnaissance de tous? Evidemment, la liquidation, proposée et dirigée par des hommes qui ont donné à la compagnie de telles marques de sympathie, sera accueillie sinon avec empressement, du moins avec résignation.

Il n'en fut pas ainsi. Les actionnaires eurent le mauvais goût de rester froids devant les prétentions des administrateurs, et de se méfier de l'acrimonie avec laquelle étaient mises à nu les plaies de la compagnie. Ils s'irritèrent de cette espèce d'antagonisme que le rapport établit entre les administrateurs et l'entreprise, en exaltant les uns au détriment de l'autre, en sacrifiant les intérêts de tous aux personnalités de quelques-uns. Ils crurent que l'éloge était aussi exagéré que l'attaque, et, l'exagération poussant au doute, ils en arrivèrent à supposer que l'éloge et l'attaque pouvaient bien être, dans une même proportion, l'œuvre de cette tactique qui consiste à prendre les devants, à accuser lorsqu'on craint d'avoir à se défendre, à déplacer les responsabilités afin d'égarer les appréciations.

Un tel résultat n'était pas prévu par le rapporteur. Voyons si on était fondé à en attendre un autre.

Dès le premier paragraphe du rapport, la tendance s'accuse nettement en ces termes :

« C'est avec un profond sentiment de tristesse, qu'après vingt mois de travaux souvent bien pénibles, de démarches incessantes, de sollicitations continuelles, d'explications longues et multipliées, nous nous voyons réduits à vous entretenir, par forme de conclusion nécessaire, de la liquidation de votre compagnie.

« Les préventions contraires ont été plus fortes que notre courage, ou plutôt, notre courage, qui n'a jamais faibli, a dû

céder devant la volonté toute-puissante et hautement manifestée d'un des grands corps de l'État. Il ne saurait nous coûter de reconnaître que nous avons échoué; une lutte qui a duré près de vingt mois atteste déjà, par elle-même, et l'active persévérance de vos représentants, et l'intérêt légitime qu'ils avaient su inspirer au Gouvernement. Si la cause est perdue, du moins la défense peut soutenir qu'elle n'a failli sur aucun point. »

Voilà les prémisses; les conséquences se développeront avec une logique implacable.

Après quelques pages consacrées à des détails de règlement du passé, voici comment le rapport expose le bilan de la compagnie :

« Nous devons maintenant vous faire connaître le chiffre des sommes restant à payer, et qui constituent le passif de la compagnie. — Nous avons, dans ce but, fait établir, et vous avez entre les mains un tableau résumant, à la date du 30 juin 1860, la situation générale de l'actif et du passif de la société, tels que les donne la balance des comptes ouverts aux grands livres de la construction et de la comptabilité générale. Ce tableau est complété par un état qui donne la situation définitive de la compagnie au 31 juillet 1860.

« D'après ce dernier document, le chiffre total de la balance s'élève à la somme de. . . . . . 35,798,099 fr.

« L'actif de la compagnie est représenté par toutes les natures de dépenses faites pour la construction de la voie et pour les divers services généraux de l'entreprise. Nous ne saurions entrer aujourd'hui dans le détail des chiffres portés dans ce tableau. Ces chiffres résument les actes de l'administration que nous avons remplacée; ils se lient à une nombreuse série d'opérations auxquelles nous avons été étrangers, et qui viennent se résumer dans une dépense de près de 35,800,000 fr. pour 52 kilomètres de voie simple, ce qui fait ressortir à plus de 688,000 fr. le prix du kilomètre.

« Nous devons cependant signaler à votre attention plusieurs sommes spéciales qui représentent un actif à recouvrer

et qui, à ce titre, forment les ressources restant à la disposition de la compagnie. — Deux chiffres le résument dans le tableau arrêté au 31 juillet, qui vous a été distribué.

« Le premier s'élève à la somme de 38,220 fr. — Ce n'est point un actif immédiatement disponible, mais qu'il sera facile de réaliser ultérieurement, si vous adoptez la troisième résolution qui vous sera bientôt soumise par le conseil. — Ce chiffre est composé de la somme de 34,200 fr. versée par la compagnie, comme apport, dans la société du Sous-Comptoir des chemins de fer; de celle de 1,440 fr. versée, au même titre, à la société du Cercle des chemins de fer, et enfin de celle de 2,580 fr., reliquat d'un compte avec une maison de banque de Londres, dont le recouvrement ne peut présenter aucune difficulté.

Le second s'élève, au 31 juillet, à la somme de 115,285 fr. 16 c. Cette somme comprend, comme l'indique le tableau, les espèces existant dans les caisses de la compagnie, à Paris et à Beziers, et encore déposées à la Banque de France.

« Un troisième chiffre, porté pour ordre, compléterait l'ensemble de ces ressources. Il représente une somme de 1,750 fr. à recouvrer pour des versements en retard sur des obligations du premier et du second emprunt, et une valeur de 34,300 fr., représentée par les 245 titres d'obligations du troisième emprunt, calculés au prix de 140 fr., et qui restent aujourd'hui dans la caisse de la compagnie.

« Ainsi l'actif, plus ou moins facilement réalisable, s'élève à une somme totale de 189,555 fr. 16 c., sur laquelle 115,285 fr. 16 c. existent en espèce dans la caisse sociale arrêtée au 31 juillet 1860.

« D'après la même balance, le passif s'élève au chiffre de. . . . . 2,468,097 fr. 40 c.

« Il faut déduire de ce chiffre une somme de 1,968,720 fr. 84 c., qui représente des créances litigieuses ou qui pourraient être annulées. Ainsi, dans ce chiffre se trouve comprise une somme de 720,000 fr., portée dans les écritures pour intérêts dus au capital des 36,000 actions, et encore une somme

de 582,354 fr. 61 c., solde créditeur d'un compte d'intérêts sur reports et placements divers, qui peut être compensé avec un compte de frais de négociation et moins-value des obligations. Il reste comme passif certain à la charge de la compagnie une somme de. . . . . 499,378 fr. 56 c.

« Cette somme comprend des créances liquides et exigibles, des créances soumises à des règlements nécessaires; enfin, des créances litigieuses, soumises en ce moment encore à l'arbitrage et à la décision des tribunaux. Les créances liquides et exigibles sont réclamées par des entrepreneurs de travaux armés, contre la compagnie, de titres devenus définitifs et exécutoires ; d'autres entrepreneurs ont introduit devant les tribunaux des demandes en règlement de comptes qui sont encore en instance ; enfin, ce chiffre de 499,378 fr. 56 c. peut être modifié par le résultat des procès que nous n'avons pas hésité à soutenir énergiquement. »

Nous n'avons pas voulu scinder cet exposé, de peur d'en détruire l'harmonie. Le début est significatif : les chiffres de la dépense se résument dans une somme de près de 35,800,000 francs, pour 52 kilomètres, ce qui fait ressortir à plus de 688,000 francs le coût du kilomètre. Ce chiffre de 688,000 francs, habilement placé en vedette, a son importance. Que peut-on faire d'un chemin qui revient à plus de 688,000 francs par kilomètre ? Mais, s'il coûte ce prix-là, qu'on le sache bien, ce n'est pas par le fait des administrateurs actuels, qui ont bien soin de dire que cette dépense provient des actes de l'administration qu'ils ont remplacée, et qu'elle se lie à une nombreuse série d'opérations auxquelles ils sont restés étrangers.

L'insinuation est transparente. Cela veut dire : La dépense de votre ligne s'élève à 688,000 francs par kilomètre ; mais si elle s'est élevée à un prix aussi exorbitant, c'est uniquement par la faute de l'ancienne administration, car l'établissement du chemin ne vaut pas ce prix-là. Nous verrons plus loin cette arrière-pensée de dépréciation se formuler hautement.

M. Bénat se trompe en voulant exonérer son administration

de la responsabilité de cette dépense totale. Directeur de la compagnie depuis deux ans, il sait bien avec quelles pertes il a pu négocier les obligations qui ont servi à payer les dettes de la compagnie et les coupons d'intérêt; il n'ignore pas que les payements de toute nature, y compris les sommes allouées au conseil d'administration, figurent dans ce chiffre de 35,800,000 francs. C'est donc à tort qu'il cherche à repousser la responsabilité d'une dépense dont une partie s'est effectuée sous sa direction.

Il constitue ensuite un actif, plus ou moins facilement réalisable, dit-il, de 189,555 fr .16 c., et en regard de cet actif il place immédiatement le passif, qui, d'après une prétendue balance, s'élève à 2,468,097 fr. 40 c.

N'est-ce pas là un contraste frappant? 189,000 francs pour payer 2,400,000 fr.! Que veut-on que devienne cette malheureuse compagnie? N'est-elle pas évidemment perdue, et peut-il lui rester d'autre ressource qu'une prompte liquidation?

Il est vrai qu'il faut déduire de ce passif une somme de 1,968,720 fr. 84 c. qui représente des créances litigieuses ou qui pourraient être annulées. Ainsi, dans ces chiffres, se trouve comprise une somme de 720,000 francs portée dans les écritures pour intérêts dus au capital de 36,000 actions, et encore une somme de 582,354 fr. 61 c., solde créditeur d'un compte d'intérêts sur reports et placements divers, qui peut être compensé avec un compte de frais de négociation et moins-value des obligations.

Or, si ces 1,968,720 fr. 84 c. doivent être annulés, pourquoi les porter? Pourquoi faire figurer au passif 582,000 fr. qui ne doivent donner lieu qu'à un simple contrepassement d'écritures? Pourquoi exhumer ces 720,000 fr. dus aux actions pour les intérêts de 1858, alors que, dans son rapport du 14 décembre de la même année, M. Bénat s'exprimait ainsi à l'égard de cette somme :

« *Les intérêts en retard ont dû*, pour *la régularité des écritures*, être maintenus au débit de la balance; mais, *à la fin de*

l'exercice courant, et lorsque les comptes de cet exercice vous seront soumis à votre assemblée annuelle de mars prochain, il y aura lieu de ***décider la suppression*** de cet article, qui ne trouve aucune ressource de nature à lui constituer un crédit.»

Eh bien! cet article, dont la suppression était prévue depuis vingt mois, on le reproduit maintenant, on le ressuscite pour échafauder cette fantasmagorie d'un passif de 2,468,097 fr. 40 c. Il est vrai qu'on ajoute ensuite que cet article *pourrait* être annulé; mais qu'importe? le contraste est établi, la première impression est produite, et les journaux, qui ne connaissent point ce détail, pourront avancer que la compagnie n'a pas à sa disposition 200,000 fr. pour combler un passif de 2 millions (1).

Il reste, ajoute le rapport, comme passif certain à la charge de la compagnie, une somme de 499,378 fr. 56 c.

Si c'est là le passif certain, il était inutile d'en présenter un autre. Et encore, ce passif, si différent du premier, est-il *certain*, ainsi que le prétend le rapport? Ce n'est pas sûr : car, en en faisant le décompte, on avance qu'il peut être ***modifié*** par l'issue des procès soutenus avec énergie contre l'ancien directeur et les entrepreneurs des travaux. Or, ces procès ayant, selon le rapporteur, donné lieu à deux jugements considérés comme un premier succès obtenu par la compagnie, il en résulterait que, si les décisions favorables que ce succès fait entrevoir se réalisaient, ce passif, cessant d'être certain, se modifierait à l'avantage de la compagnie. Dans quelle proportion cette modification s'opérerait-elle? Le rapporteur ne l'indique pas, de peur, sans doute, que la réduction à opérer sur un chiffre de 499,378 fr. 56 c., en rapprochant trop le passif des 189,000 fr. de l'actif, ne détruisît ainsi l'effet du groupement des chiffres qui précèdent.

Le rapport fait ensuite l'historique de la négociation suivie auprès du Gouvernement pour obtenir la garantie d'intérêt en faveur des obligations. Il décrit les diverses phases de cette

(1) Voir le Bulletin financier de *la Presse* du 9 septembre.

négociation, en faisant ressortir la part qu'y a prise le président du conseil d'administration. Il y est question de sa persévérance, de ses efforts, de ses perplexités, et de la conscience qu'il a de ne pas avoir passé un seul jour sans veiller sur les intérêts de la compagnie avec une vive et incessante sollicitude.

Il est regrettable qu'un tel zèle se soit uniquement concentré sur l'obtention de la garantie d'intérêt. S'il s'était appliqué à chercher d'autres éléments de succès, peut-être, au lieu d'un échec à enregistrer, aurait-on pu s'applaudir d'un meilleur résultat.

La garantie d'intérêt eût été une excellente chose; le projet présenté par M. le ministre des travaux publics a cela de bon qu'il témoigne, ce dont personne ne doutait, de la haute bienveillance du Gouvernement en faveur d'une entreprise intéressante à plus d'un titre. Mais la demande de cette garantie, qui n'a pas dû coûter un grand effort d'imagination à l'administration actuelle, attendu que le principe en avait été élaboré avant son entrée en fonctions, a-t-elle été présentée dans des conditions qui rendissent son adoption possible? En présence d'un projet de loi qui existait depuis un an, la direction ne devait-elle pas s'appliquer à améliorer la situation de l'entreprise de façon à la rendre plus digne de la bienveillance dont elle était l'objet de la part du Gouvernement, et du concours qu'on attendait du Corps législatif? N'y avait-il donc rien de plus à faire qu'à fournir une note, et à donner, dans deux ou trois séances, des explications aux membres de la commission?

M. Bénat rend compte de son intervention dans une de ces séances en ces termes :

« Une nouvelle commission fut nommée; il nous fallut, le 28 mai, recommencer notre tâche devant elle. Entre autres questions qui nous furent posées, il nous fut demandé comment, après avoir adressé, le 1er février 1860, à M. le ministre des travaux publics, une nouvelle demande, sollicitant que la durée de garantie d'intérêt fût, au lieu de douze ans, portée à vingt-cinq ans, nous pouvions, sans nous contredire, accep-

ter une réduction dans le chiffre capital de la garantie, qui ne nous assurait qu'une existence d'environ quatre années.

« Nous répondîmes que nous avions introduit notre nouvelle demande sans renoncer au bénéfice de la convention proposée en 1859, et parce que nous cherchions à obtenir des conditions plus larges pour les actionnaires et les porteurs d'obligations de notre entreprise; que, d'ailleurs, si la garantie nous avait été accordée, suivant le premier projet de loi, pour une période de douze années, quelque courte que fût cette période, elle nous avait paru strictement suffisante pour assurer tout à la fois le service de toutes les charges et le complet développement de l'exploitation de la ligne de fer. Avec une durée de garantie de douze années, nous étions certains de négocier notre quatrième emprunt à des conditions relativement favorables; de trouver dans les produits du chemin des ressources suffisantes, qui, en se développant progressivement, auraient permis de n'engager la garantie de l'Etat que dans des proportions décroissantes et dans des limites faciles à prévoir et à régler. Mais, avec un capital de garantie qui ne nous soutiendrait que pendant quatre années environ, nous étions beaucoup moins certains du succès de notre œuvre; que néanmoins, sans nous laisser décourager par l'exiguïté du secours, nous la poursuivrions jusqu'au bout avec persévérance et énergie. »

En présence de ces aveux; considérée par le président même de la compagnie comme une mesure d'une efficacité douteuse, comment admettre l'espoir que la garantie d'intérêt serait accordée par le Corps législatif à une entreprise à laquelle les chances de l'avenir semblaient être interdites par l'impuissance de sa situation présente?

Le Corps législatif hésita devant un sacrifice en pure perte, qui ne faisait qu'ajourner les difficultés, et le projet fut retiré.

En eût-il été ainsi, nous ne le pensons pas, si, au lieu d'une compagnie inerte, n'ayant à invoquer que sa détresse à l'appui de sa demande, le Corps législatif avait eu à s'occuper d'un chemin en exploitation, cherchant à développer son tra-

fic, et méritant, par un commencement d'activité et de services rendus, le concours sollicité en sa faveur?

La direction n'aurait-elle pas évité un échec si, au lieu de solliciter un secours inefficace, elle se fût attachée à trouver, dans une combinaison possible, les éléments d'un moyen de salut dont l'exécution, nécessitant l'intervention de l'Etat, aurait assuré l'avenir du chemin et sauvegardé les intérêts qui y sont attachés?

Ce qu'il fallait, c'était ou donner à cette demande de garantie d'intérêt des bases qui pussent la justifier, ou solliciter dans une autre limite la faveur du Gouvernement.

C'est là ce que la direction n'a pas su faire, ce qui ne l'empêche pas de terminer son rapport par cette robuste ovation :

« Nous ne pouvons, Messieurs, terminer ce rapport sans vous exprimer le regret sincère que nous éprouverons à nous séparer de vous. Vous nous aviez donné tous les pouvoirs que nous vous avions demandés; nous avons la conscience de n'avoir manqué à aucun des devoirs que nous avait imposés votre confiance. Si nous avons échoué dans la mission que nous avions entreprise, vous le savez maintenant, ce n'est point par incurie ou par fausse direction de nos efforts. Nous croyons mériter ce témoignage, que nul autre n'aurait pu faire plus que nous n'avons fait; notre persévérance n'a cédé qu'à une de ces puissances supérieures devant lesquelles doivent nécessairement fléchir les volontés les plus énergiques. »

Mais qu'avez-vous donc fait, Messieurs les administrateurs, pour vous décerner de tels certificats? Vous êtes à la tête de la compagnie depuis deux ans : quels sont vos actes? où sont les preuves et les traces de vos initiatives, de vos travaux, de vos prétendus efforts?

Vous avez depuis deux ans, par votre inaction et votre impuissance, empiré la situation d'une manière désastreuse. Ces deux ans, qui auraient dû être consacrés à la mise en œuvre, au développement de l'entreprise, vous les avez employés à épuiser ses dernières ressources. Il y a deux ans, lorsqu'elle vous confia ses destinées, la compagnie avait un

avenir devant elle; elle pouvait vivre deux ans, le temps nécessaire pour qu'on pût la sauver. Quel usage avez-vous fait de cette période suprême?

Vos efforts se résument dans la demande de garantie d'intérêt. Cette demande vous a-t-elle absorbé pendant deux ans au point de vous autoriser à dire que vous n'avez manqué à aucun des devoirs que vous imposait la confiance des actionnaires? Et en faisant de cette garantie, comme vous le dites vous-mêmes, la seule planche de salut de la compaguie, avez-vous bien le droit de dire que nul autre n'aurait pu mieux faire que vous, et que, si vous avez échoué, ce n'est ni par incurie ni par fausse direction de vos efforts?

Ne vous y trompez pas, votre langage emphatique et vos éloges n'abusent personne, et les intéressés savent ce que leur coûte votre administration tant vantée par vous.

La seule planche de salut vous échappe, et ce fait vous amène naturellement à la proposition de liquidation, dont la première partie du rapport n'est que la préface.

Le Conseil d'administration, comprenant, dit-il, la grave responsabilité qui pesait sur lui, a convoqué son Conseil judiciaire, et lui a soumis un exposé exact de sa situation. Cet examen a amené le Conseil judiciaire à reconnaître que la mise en liquidation en était la conséquence inévitable.

A partir de là, le rapport ne s'applique plus qu'à démontrer l'urgence de cette liquidation. Il s'y attache, il s'y dévoue tout entier, invoquant tour à tour les raisons de nécessité qui la rendent indispensable, et les conséquences utiles qui pourront en résulter pour l'avenir de la compagnie.

Fort de l'adhésion du Conseil judiciaire, heureux de se trouver soutenu dans son système, le rapporteur énumère avec soin tous les dangers qui menacent la compagnie au moment où il parle; son argumentation est vive, abondante; de nombreuses demandes en déclaration de faillite retentissent dans l'enceinte du tribunal de commerce; la Bourse s'en émeut : liquidez, liquidez, il en est temps encore; demain il sera trop tard!

En effet, une de ces demandes est faite pour 22 fr. 50, la

seconde pour 82 fr. 50; la première a été retirée, mais la seconde revient le 7 août devant le tribunal de commerce. Or l'assemblée et la proposition de mise en liquidation ont lieu le 6, qu'on ne le perde pas de vue; c'est le lendemain que revient la demande en déclaration de faillite : hâtez-vous de liquider, *demain* il sera trop tard!

Eh bien! l'assemblée n'a pas été touchée par ces arguments, et l'orateur n'a rencontré que le dédain et l'incrédulité.

La partie faible de ce chapitre est celle où le rapport passe en revue, pour les combattre, les moyens qui auraient pu éviter la liquidation, moyens qui, naturellement, devaient avoir leur place dans ces conclusions. A son avis, tous ces moyens sont impraticables.

« Peut-être, dit M. le président, aurions-nous pu songer à tenter la voie d'un quatrième emprunt; mais, en présence du passif qui grève l'entreprise, nous ne pouvions espérer qu'un quatrième emprunt pût trouver quelque chance de succès. »

C'est possible, mais avez-vous essayé de négocier cet emprunt avant de venir affirmer qu'il n'avait aucune chance de succès?

« A défaut d'un emprunt, aurait-il été possible de demander aux actionnaires de faire un suprême effort en fournissant, par une contribution volontaire, la somme de 7,000,000 fr. en capital, que nous demandions au Gouvernement, en remplacement de la garantie d'intérêt? — Mais les actionnaires, qui, depuis bientôt trois ans, ne touchent plus aucun intérêt sur leurs capitaux versés, ont été et sont encore aujourd'hui trop cruellement éprouvés pour que nous puissions songer à leur demander de nouveaux sacrifices, dans une situation qui ne présente que des éventualités difficiles aujourd'hui à préciser clairement. »

Qu'en savez-vous? Etes-vous venu à l'assemblée avec un plan sérieux démontrant ce que l'on pourrait faire avec 7 millions, et en avez-vous soumis la proposition aux actionnaires?

« A défaut d'un nouvel emprunt ou d'un nouveau subside

fourni par les actionnaires, une fusion n'aurait-elle pas été possible?

« Une fusion est une sorte de contrat commutatif, dans lequel se pèsent et se mesurent des valeurs réciproquement mises en commun, des droits et des intérêts devant être unis et confondus. Les droits concédés à notre entreprise sont aujourd'hui suspendus; ils ne sont pas assez intacts pour peser d'un poids considérable dans la balance d'un échange équitablement réglé. Les vaieurs sociales sont grevées de charges considérables; et, avant de songer si une fusion peut être utiment essayée, la situation doit être dégagée des entraves qui pèsent en ce moment sur la compagnie. »

L'avez-vous tentée cette fusion? Avez-vous fait la moindre démarche dans ce but? Vous ne daignez pas en dire un mot.

Tout ce que vous dites au sujet de ce que vous considérez comme des impossibilités n'est que le résultat de vos appréciations personnelles. Or, qu'avez-vous à répondre à ceux qui ne pensent pas comme vous, et qui ne croient pas à ces impossibilités? Quelle preuve avez-vous à donner à l'appui de vos allégations? Aucune. Vous n'avez rien fait, rien tenté d'utile: aussi n'avez-vous que des affirmations individuelles, et par conséquent suspectes, à mettre au service du paragraphe que nous allons citer, et qui résume en quelques lignes la pensée et le but du rapport, de même qu'il justifie la méfiance et les susceptibilités des actionnaires :

« C'est ainsi qu'en cherchant divers remèdes suggérés par une incessante sollicitude pour vos intérêts, nous n'avons rencontré, de tous côtés, que des incertitudes et des difficultés. Il faut avoir le courage de le reconnaître, le mal est dans la situation même de la compagnie; l'entreprise sociale est atteinte au cœur, et nul tempérament ne saurait désormais cicatriser les blessures qu'elle a reçues avant le 12 mai 1858. Nous avions esperé en trouver un dans le secours sollicité du Gouvernement; ce secours nous a été refusé : il faut savoir se résigner à subir les conséquences de ce refus. »

Voilà votre arrêt, car c'est bien sous forme d'arrêt que vous entendez imposer la liquidation. Vous avez consulté, il est vrai, votre Conseil judiciaire sur l'opportunité de cette liquidation ; mais les actionnaires, vous ne les consultez pas, vous leur refusez le droit de nommer une commission, vous ne leur permettez pas d'autre alternative que la liquidation. Vous voulez qu'ils s'en rapportent à vous lorsque vous leur dites :

« Les situations extrêmes ne peuvent se résoudre que par des remèdes extrêmes, et le seul remède possible aujourd'hui, indiqué par la raison, énergiquement proposé par les Conseils judiciaires de la compagnie, est une transformation sociale, qui, en dégageant tous les embarras du passé, peut seule faciliter une transition utile vers un meilleur avenir. Cette transformation ne peut s'opérer que par la liquidation de votre société. »

Quel besoin avez-vous de la liquidation pour arriver à une transformation sociale utile aux intérêts de la compagnie ? Lorsqu'on veut sauver une affaire, c'est un étrange moyen que celui qui consiste à la tuer tout à fait.

Le rapport se termine par la formule de la résolution de liquidation.

Nous avons omis de dire, parce que cela nous paraît d'un médiocre intérêt pour les actionnaires, qu'il est longuement question dans ce rapport, comme dans tous les autres, des nombreux procès auxquels M. Bénat consacre une partie de ses soins incessants, et sur les détails desquels il se plaît à insister. Cela se comprend : chacun trahit ses tendances. M. Bénat est avocat et chef du contentieux de la compagnie d'Orléans, il aime les procès. Si la compagnie du Béziers avait eu à sa tête un ingénieur, il se serait occupé surtout de la ligne ; s'il y avait eu un homme d'affaires, il se serait occupé de l'affaire, et l'aurait sauvée.

En somme, le rapport de M. Bénat ne portant pas ce caractère de certitude qui commande une confiance immédiate, les actionnaires ont demandé une commission, tout comme

un malade provoque une consultation. Cette juste consolation leur a été impérieusement refusée. Il a été facile de voir que ce rapport, rédigé avec une incontestable habileté, n'avait qu'un but : la liquidation ; et s'il fallait reproduire en abrégé tous les efforts de logique mis en jeu pour atteindre ce but, on pourrait, rappelant une phrase bien connue, résumer en quatre mots le rapport de M. Bénat :

Frères, il faut mourir.

Eh bien! les actionnaires ont pensé qu'il y avati quelque chose de mieux à faire, et voilà leur tort aux yeux des candidats à la liquidation.

IV

Trafic de la ligne.

On chercherait vainement dans le rapport de M. Bénat un seul renseignement sur la ligne et sur son trafic. Ces importantes questions sont, à ce qu'il paraît, restées en dehors des préoccupations des administrateurs.

Ce dédain de la ligne et de ses ressources, cet abandon dans lequel on a laissé volontairement l'instrument de produits, sont les signes caractéristiques de la direction de M. Bénat, de cette direction qui, à l'entendre, a fait à la compagnie le sacrifice de tant de soins et de tant de sollicitude!

Toutefois, si on n'ose pas en parler directement, on n'en éprouve pas moins le besoin d'excuser une inaction dont on sent le poids, et on se hâte de l'abriter derrière le séquestre.

On dit :

« La ligne de fer est, depuis 1859, administrée par le département des travaux publics; les produits de l'exploitation sont versés dans les caisses du Trésor, en atténuation des sommes avancées pour achever les travaux de la voie et la mettre en état d'être exploitée. Il n'est plus aujourd'hui possible de

demander à l'Etat la levée du séquestre et la restitution de la ligne à la compagnie. Sans parler de l'obligation de lui rendre les sommes qu'il a avancées, la compagnie n'a plus un crédit assez solide ; les ressources lui manquent désormais pour se constituer un fonds de roulement, afin d'assurer les divers services de l'exploitation ; elle n'a pas les moyens de pourvoir aux réparations et aux augmentations du matériel que le développement du trafic pourrait rendre nécessaire dans l'avenir. Donc, elle doit renoncer à la pensée de rentrer en ce moment dans la jouissance des produits de sa concession. »

Tout le monde sait que la ligne est sous le séquestre, mais le séquestre s'opposait-il à ce que l'administration de la compagnie s'occupât du trafic de la ligne et de son développement? Un chemin de fer est, comme tous les autres moyens de transport, une entreprise qu'il faut aider, et à laquelle les affaires n'arrivent pas toutes seules, surtout dans un pays où il existe des habitudes établies. Si l'administration d'une nouvelle ligne ne fait pas le nécessaire pour attirer à elle les marchandises et les voyageurs, les vieilles habitudes se conservent et les recettes du chemin restent nulles au début. Cela est tellement élémentaire pour tous les pays et pour toutes les lignes, anciennes ou nouvelles, qu'à Paris même, où l'usage des chemins de fer est devenu si familier, les grandes compagnies invitent journellement, par des affiches et des annonces répétées, les négociants et les voyageurs à se servir de leurs lignes. Il en est de même pour les villes traversées par les chemins de fer, où rien n'est négligé pour activer le trafic.

Si les transports du chemin de Graissessac sont nuls, c'est donc uniquement parce que son administration n'a rien fait pour en avoir, et la responsabilité de cette incurie retombe entièrement sur elle, et non pas sur le séquestre, car, dans son rapport du 14 janvier 1860, M. Bénat s'exprimait ainsi :

« L'organisation du séquestre fut modifiée par un décret impérial du 2 juillet 1859. En vertu de ce décret, un ingénieur, relevant immédiatement de M. le directeur général des chemins de fer, a été établi en résidence à Béziers, et attaché à

l'administration de la ligne. Il reçut pour instruction de se concerter avec les représentants de la compagnie sur toutes les mesures à prendre pour organiser un ensemble d'exploitation régulière. »

Quelles sont les mesures prises par les représentants de la compagnie pour organiser, de concert avec l'ingénieur du Gouvernement, un ensemble d'opérations régulières ? Qu'ont fait dans ce but les administrateurs ? Qu'ont-ils proposé à l'ingénieur ?

Rien, sans doute, puisqu'ils ne daignent pas en informer les actionnaires.

La recette est de 20,000 fr. par mois. Etait-ce avec des résultats aussi dérisoires qu'on pouvait espérer de se rendre favorable le Corps législatif ?

La mention d'un pareil chiffre ne suffisait-elle pas, au contraire, pour provoquer une décision opposée à celle qu'on paraissait mettre tant de soins à obtenir ? Ne donnait-elle pas gain de cause aux adversaires de la compagnie ? Forts de cette déclaration, ils disaient : « Cette ligne reviendra à 36 millions, et ne produit pas 70,000 francs de recettes par trimestre ! »

Heureusement cet argument n'est pas sérieux ; il n'a que la portée d'un châtiment infligé à la négligence des administrateurs ; il n'atteint pas le chemin, dont les ressources comme transports reposent sur des évaluations très positives. Les statistiques ne laissent aucun doute à cet égard.

Béziers et Bédarieux sont les deux centres principaux reliés par la ligne. Ils ont entre eux des communications considérables, qu'expliquent leur population nombreuse, leurs relations forcées, leur situation topographique, la nature différente de leurs produits, les besoins mutuels de leurs approvisionnements et de leurs débouchés. Cinq diligences, faisant un service quotidien, étaient affectées au transport des voyageurs. Des nombreuses voitures de roulage, des quantités de charettes transportant du charbon, sillonnaient une route accidentée et difficile. Or, on se demande, en supputant les 20,000 francs de recettes mensuelles, comment il se fait que le chemin de fer,

qui aurait dû absorber sinon développer les anciens éléments de transports, ne profite pas même des ressources existantes avant son établissement.

C'est que l'exploitation n'existe pas encore, à proprement parler; qu'elle n'est pas organisée; que les diligences, les voitures de roulage et les charettes conservent encore, dans une proportion considérable, le bénéfice des anciennes habitudes, et cela parce qu'on n'a rien fait pour les détourner au profit du chemin.

D'un autre côté, les mines de Graissessac, dont la richesse a été la principale cause de la création du chemin, et dont l'exploitation n'attendait que des moyens de débouchés pour prendre un accroissement illimité, traversent en ce moment une crise de transformation intérieure qui paralyse leur exploitation, et les empêche, par conséquent, de contribuer dans une large mesure au trafic du chemin. Les quantités de houille transportées sont insignifiantes, eu égard à la production facile des mines, à la qualité des charbons, et à la consommation qu'assurent les diverses usines du pays et le voisinage de la Méditerranée.

Nous ne savons de quelle influence aurait été, en faveur du chemin, l'intervention des administrateurs auprès des propriétaires des mines. Nous ignorons quelle combinaison aurait pu en résulter dans l'intérêt des deux compagnies. Mais nous ne faisons que répondre au sentiment général en avançant qu'il y avait probablement quelque chose d'utile à tenter, et qu'il est regrettable que les administrateurs du chemin n'aient rien essayé de ce côté.

Quoi qu'il en soit, les mines offrent toujours les mêmes ressources, et ce qu'on n'a pas fait peut encore se faire. Quant à la phase transitoire qu'elles traversent, sa durée ne saurait se prolonger indéfiniment, et il est permis d'entrevoir l'époque prochaine où les produits des mines viendront augmenter les recettes du chemin dans des proportions dignes de l'importance des deux entreprises.

L'arrière-partie du bassin houiller de Graissessac nous

permet de préciser une nouvelle ressource assurée au trafic de la ligne.

En dehors des concessions qui composent la principale partie du bassin appartenant à la grande compagnie des mines de Graissessac, existent la concession de Saint-Geniès de Varensal et de Rosis, et celle de Castanet-le-Haut. Ces deux concessions, appartenant d'abord à deux sociétés distinctes, se sont fusionnées plus tard dans une seule, qui s'est constituée au capital de 5 millions.

Cette société, à la tête de laquelle se trouvent MM. Darblay, Calvet Rognat, Emmanuel Moiena, de Marpon, Leray, etc., sollicite la concession d'un embranchement destiné à relier ses mines au chemin de Graissessac à Béziers. La compagnie qui demande cette concession a, d'après le rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre des travaux publics, manifesté l'intention de se charger d'établir cet embranchement, dont la dépense devrait s'élever à 2,500,000 fr. M. le ministre ajoute que l'administration supérieure *procédera, sans retard*, aux formalités d'enquête prescrites par la loi sur cette demande de concession. Cet embranchement aurait 12 kilomètres.

La construction de ces 12 kilomètres nécessitant une dépense de 2,500,000 fr., laquelle représente un intérêt, sans amortissement, de 125,000 fr., il est facile de se rendre compte du chiffre minimum de transport dont se montre assurée la compagnie de Saint-Geniès de Varensal, qui demande la concession. Ce minimum de transport devant produire, pour garantir l'intérêt des sommes affectées à la construction de l'embranchement, une recette brute d'au moins 225,000 fr., en calculant les frais d'exploitation à 40 °/o, il en résulte que, sur 12 kil., les quantités à transporter devraient se calculer ainsi :

A 10 c. par tonne et par kil., il faudrait 188 mille tonnes pour produire 225,600 fr.

A 15 c. par tonne et par kil., il faudrait 125 mille tonnes pour arriver à 225,000 francs.

Si on voulait prendre pour base le produit kilométrique, on arriverait à cette conclusion que cet embranchement devrait donner une recette kilométrique de 18,750 fr. pour arriver au chiffre brut de 225,000 fr. pour douze kilomètres, chiffre nécessaire pour garantir, en déduisant 40 p. 100 pour frais d'exploitation, l'intérêt à 5 p. 100 des 2,500,000 fr. employés à la construction de l'embranchement.

Ainsi, la société de Saint-Geniès de Varensal et de Castanet-le-Haut se montre dès à présent en mesure d'assurer au chemin de Graissessac un transport d'au moins 125 mille tonnes, en calculant ses tarifs au maximum, lesquelles 125 mille tonnes procureraient à la compagnie du chemin de fer de Graissessac, en les calculant à raison de 6 fr. la tonne, prix qui se retrouve dans un traité antérieur, un revenu annuel de 750,000 fr., soit environ 15,000 fr. par kilomètre.

Ces chiffres ont leur valeur. Ils sont positifs et indiscutables. On ne pourrait les contester qu'en s'attaquant à notre point de départ, qui est la demande en concession de l'embranchement et le chiffre de sa dépense de 2,500,000 fr. Or, ce point de départ est emprunté au rapport de M. le Ministre des travaux publics, adressé à l'Empereur au mois de mars dernier, et nous croyons que l'autorité de cette source doit être mise au-dessus de toute discussion.

Nous regrettons de manquer des données nécessaires pour établir d'une manière aussi certaine l'importance du trafic assuré par les mines de Graissessac proprement dites. Toutefois, on peut s'en faire une idée exacte par les moyens de comparaison que fournissent les deux sociétés minières.

Nous l'avons dit, les deux concessions de Saint-Geniès de Varensal et de Castanet-le-Haut composent l'arrière-partie du bassin. Les quatre concessions du Bousquet d'Orb, de Saint-Geniès, de Boussagues et du Devois de Graissessac, qui appartiennent à la compagnie générale des mines de Graissessac, en composent la partie principale. La société des mines de Saint-Geniès s'est constituée au capital de 5 millions; la compagnie de Graissessac s'était constituée au capital de 20

millions : différence qui établit évidemment celle qui existe entre la valeur des deux concessions et l'importance de leurs produits.

Or, si la première assure un trafic de 125 mille tonnes au minimum, la seconde ne doit-elle pas assurer un trafic trois ou quatre fois plus considérable ? Et si on réunit à ces deux sources de produits le transport des voyageurs et des marchandises ordinaires, n'arrive-t-on pas à cette conclusion forcée que le chemin est appelé à bénéficier d'un trafic extraordinaire, exceptionnel, qui doit élever ses recettes à un chiffre que nulle autre ligne n'a encore obtenu ?

Et cependant, après deux ans d'une direction dont M. Bénat résumait toute l'activité, ce chemin ne produit rien encore, son exploitation est nulle, et son avenir si triste, que, sans qu'il soit besoin de l'étudier, on vient dire à l'assemblée générale : « Liquidez, vous vous en trouverez bien mieux après ! »

V

Les frais d'établissement du chemin.

Dans les trois rapports qu'il a publiés en qualité de président du conseil, M. Bénat parle souvent des préventions qui se sont élevées contre la compagnie, et des difficultés apportées par elles à l'œuvre de reconstitution dont la poursuite lui a coûté tant d'efforts. Dans l'intérêt de cette préoccupation personnelle qui domine tous ses actes, il se complaît à insister sur ces préventions; il prend plaisir à exagérer les embarras qui entravent sa direction, pour faire mieux ressortir sans doute l'habileté qu'il faudra pour en triompher.

Cette tendance continuelle se reproduit avec persistance chaque fois que M. Bénat peut trouver le prétexte de récriminer contre l'administration qui a précédé la sienne, et qu'il

s'attache à rendre responsable de la triste situation faite à la compagnie.

Le rapport du 14 janvier 1860 est particulièrement empreint de ce besoin de récriminations destiné à servir de base au piédestal que s'érige M. Bénat. On en trouve l'expression dans plusieurs passages.

Nous citons :

« Qu'il nous soit permis de le dire ici, vos nouveaux mandataires ont dû s'armer d'un courage tout particulier pour accepter les difficultés d'une situation d'autant plus compromise qu'ils pouvaient d'autant moins la justifier ni la défendre. Votre entreprise était tombée dans un tel discrédit que, dès les premiers pas, ils ont partout rencontré le blâme et la réprobation. . . . .

« Un trait principal domine la situation que nous avons entrepris de rectifier et de rétablir ; nous n'hésiterons pas à le caractériser dans toute sa rigoureuse vérité : nous avons eu à constater partout, et notamment dans le service de la construction, les ravages d'un profond désordre.

« Vous le savez, Messieurs, l'esprit de désordre est comme un poison subtil : il travaille et parvient à s'infiltrer d'autant plus activement jusqu'aux extrémités les plus reculées qu'il est moins contenu, et qu'il peut se prévaloir d'exemples plus élevés.

« C'est ce qui a paru à votre Conseil s'être produit dans la direction de votre entreprise. Cette appréciation est sévère sans doute, mais nous la croyons juste et vraie ; et, lorsque nous serons parvenus à dégager toutes les complications qui enveloppent encore aujourd'hui les faits principaux et nécessaires, les preuves à l'appui ne manqueront pas. »

Cinq mois après, au mois de juin, le Corps législatif, influencé par les bruits de gaspillages auxquels cette affaire avait donné lieu, et blâmant les actionnaires de leur excès de confiance et d'aveuglement, repoussait la garantie d'intérêt demandée pour les obligations.

Combien M. Bénat eût été mieux inspiré si, renonçant à des

tendances aussi inutiles que déraisonnables, il se fût attaché à faire paraître la compagnie digne de la sollicitude des grands corps de l'État, au lieu de donner aux préventions la force et l'autorité officielles qu'elles empruntaient à des déclarations aussi formelles, émanées du président du Conseil d'administration de la compagnie.

Puisque le but de M. Bénat était la reconstitution de la société en appelant sur elle l'intérêt bienveillant du Gouvernement, de relever son crédit dans l'opinion publique peut-être égarée, était-il bon de décrier son passé, d'imprimer à tout ce qui s'était fait avant lui les stigmates d'un blâme dont il reconnaît la sévérité?

Il est des plaies que le dévouement aux intérêts que l'on défend doit chercher à dissimuler : les faire ressortir, au contraire, est un acte de malveillance ou de maladresse.

Si fortes que puissent être les preuves que possède M. Bénat, les actionnaires doivent regretter qu'il en ait fait un usage aussi irréfléchi, car il ne pouvait trouver un meilleur moyen pour déterminer le Corps législatif à refuser son concours à la proposition du Gouvernement.

Dans ce passé, encore si obscur, entouré qu'il est d'appréciations si incertaines, si contradictoires, n'y avait-il donc pas d'arguments plus puissants à faire valoir en faveur des intérêts généraux que des récriminations personnelles?

Nous pensons, nous, que si, au lieu de revenir sur des sujets épuisés, M. Bénat avait fait valoir les causes de force majeure qui avaient forcément compromis l'entreprise, la bienveillance du Gouvernement aurait pu être partagée par le Corps législatif, et la compagnie aurait obtenu ce qu'elle sollicitait. On accorde à une entreprise victime des événements ce que l'on refuse à celle qui n'est que la dupe d'une mauvaise gestion.

Les antipathies et les prétentions de M. Bénat ont donc pu être nuisibles à la compagnie ; il a suivi une mauvaise voie, et c'est d'autant plus regrettable qu'il pouvait facilement en prendre une meilleure. Il lui suffisait de s'inspirer de la vérité et de se laisser guider par elle.

En effet, lorsqu'on examine cette affaire à fond, qu'on l'étudie dans tous ses détails, on est amené à faire justice de toutes ces accusations de gaspillages et de malversations auxquelles un concours de circonstances malheureuses a donné tant de retentissement et d'apparente authenticité; on reste convaincu que, s'il y a des calamités et des déceptions à déplorer, elles doivent être considérées comme les conséquences d'une funeste série de fatalités indépendantes de la volonté et des prévisions des personnes. Nul doute ne saurait plus être permis à cet égard pour ceux qui ont une connaissance approfondie de cette affaire, et M. Bénat était plus à même que personne de s'en convaincre. Quelques explications suffiront à le démontrer : nous aurons à ce sujet à invoquer le témoignage de M. Bénat lui-même.

La compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, dont le capital primitif avait été fixé à 18 millions, en a dépensé, d'après M. Bénat, 35. Elle a ainsi dépassé son chiffre primitif de près du double, et le chemin revient à 688 mille francs le kilomètre. Tel serait, d'après le rapport, le résultat définitif, le dilemme posé par toutes les critiques et par toutes les hostilités.

Et d'abord, est-ce la première fois que l'établissement d'un chemin coûte au delà du chiffre primitivement fixé pour sa construction et que les prévisions sont dépassées?

L'histoire de toutes les lignes atteste le contraire, et s'il en est une seule qui se trouve en dehors de cette règle, celle-là serait une exception qu'il nous serait difficile de citer.

Les documents ne manquent pas; on peut puiser à pleine main dans les annales des chemins de fer, et il serait facile de tracer un tableau indiquant pour toutes les lignes les différences qui ont existé entre les devis et les dépenses, entre les prévisions et la réalité. Prenons au hasard les chiffres de quelques compagnies, le Midi, le Genève, le Bességes.

Le capital du Midi, fixé à 169,500,000 fr., s'est élevé, pour l'ancien réseau, à 270 millions ;

Celui du Genève, fixé à 62,250,000 francs, a atteint 112,500,000 fr.

Celui du Bességes, évalué à 6 millions, s'est élevé à 12 millions.

En étant forcée de dépasser le chiffre de son capital primitif, la compagnie de Béziers a donc subi la loi commune, et si le sort des autres lignes ne guérit pas le mal de celle-ci, du moins n'en fait-il pas une fâcheuse exception et exonère-t-il les responsabilités administratives.

M. Bénat s'exprime lui-même sur cette augmentation de capital de manière à en reconnaître l'indispensabilité.

Après avoir rappelé que l'ancien Conseil, dans son rapport du 14 mars 1854, faisait remarquer que les premiers fondateurs de l'entreprise avaient estimé le chiffre des dépenses du premier établissement à une somme qui paraissait alors faible, il ajoute :

« Ainsi, dès le début, une situation difficile était à prévoir, des mécomptes à redouter; une grande prudence dans l'administration, une grande sévérité dans les dépenses, devaient concourir à atténuer les gênes du point de départ, mais ne pouvaient empêcher d'entrer dans la voie des emprunts auxquels on a été forcé de recourir. »

Le devis primitif était donc insuffisant, et M. Bénat l'avoue lui-même.

Le fait d'une dépense supérieure aux premières évaluations n'est donc pas une circonstance particulière à la compagnie de Béziers; il reste démontré que toutes les autres compagnies ont subi la même nécessité et que les chemins de fer les plus savamment étudiés et exécutés n'ont pas été à l'abri de ces mécomptes.

La ligne de Graissessac revient à 643,000 fr. le kilomètre, et non à 688, comme il plaît à M. Bénat de l'affirmer.

Sans doute c'est là un prix considérable; mais ne s'explique-t-il pas par les travaux gigantesques qu'il a fallu exécuter?

Ce prix, contrairement à ce qu'on a prétendu, n'est pas

sans analogies. Sans parler des chemins qui avoisinent Paris, nous pouvons citer comme ayant atteint des chiffres aussi élevés :

1° Le chemin de Rouen au Havre, qui pour 90 kilomètres a coûté 58,447,985 fr., soit plus de 635,000 fr. par kilomètre ;

2° Celui d'Avignon à Marseille, qui pour 129 kilomètres a coûté 112 millions, soit 868,000 fr. par kilomètre ;

3° Celui de Marseille à Toulon, dont les frais d'établissement s'élevaient déjà à la fin de l'exercice 1858 à 45,960,863 fr. 74 c. pour 67 kilomètres, soit 686,000 fr. par kilomètre.

Les documents ne nous manquent pas pour citer des exemples comparatifs plus nombreux. Ceux-là suffisent pour prouver que la dépense kilométrique de 643,000 fr. n'est pas un fait exceptionnel, et que ce chiffre a été atteint et dépassé sur d'autres lignes.

Mais des analogies ne suffisent pas, et nous croyons devoir entrer dans les détails qui expliquent l'élévation des dépenses de la ligne de Graissessac à Béziers, détails que le Conseil connaît, et dont il pouvait s'armer avec avantage pour modifier des impressions qu'il était de son devoir de combattre, et non de soutenir, s'il avait voulu sincèrement reconstituer la compagnie, relever son crédit et remplir ainsi le mandat qui lui avait été confié.

Dans son rapport du 14 mars 1854, après avoir expliqué les conditions auxquelles la concession avait été transmise à la compagnie, conditions qui imposaient un marché à forfait qui est devenu la source des embarras de l'affaire, le président de l'ancien Conseil s'exprimait ainsi sur le chiffre du capital primitif :

« Ce fut, sans doute, afin de n'effrayer personne par l'élévation des frais de construction, quand la somme des produits était incertaine et peu appréciable, que les évaluations de la dépense s'affaiblirent, et restèrent au-dessous du chiffre qu'atteindra la construction. La, probablement aussi, se glissa quelqu'une de ces erreurs qui, dans les études faites

par les ingénieurs du Gouvernement, donnèrent lieu, à cette époque, à des mécomptes dont on n'a pas oublié la gravité. »

Ainsi, dès 1854 les actionnaires étaient prévenus que les 18 millions à verser sur les actions seraient dépassés. L'étude du tracé par les ingénieurs de la compagnie avait dès l'abord démontré l'insuffisance de ce capital, en résumant les difficultés à vaincre et les immenses travaux à exécuter.

Sur une longueur totale de 52 kil., onze souterrains figuraient pour 4,600 mètres, les viaducs pour 1,050 mètres, ce qui représentait environ 5,600 mètres, ou le neuvième de la ligne, en grands travaux d'art.

Parmi ces travaux exceptionnels, il en est plusieurs qui ont des proportions gigantesques. De ce nombre sont les viaducs de Boussagues, de Vèbre, de l'Orbe. Ce dernier a une longueur de 600 mètres; son élévation est de 23 mètres; il a trente-sept arches de 15 mètres d'ouverture.

Les souterrains sont creusés dans les roches les plus compactes; quelques-uns sont entièrement percés dans des marbres d'une dureté extraordinaire. D'autres ont été envahis par des inondations subites, provoquées par des infiltrations dont il était impossible de prévenir les effets.

Les déblais et les remblais étaient, comme difficultés, à la hauteur des travaux d'art et des souterrains. Quatre tranchées, celles de Bédarieux, Puissalicon, Espondeillan et Monestier, ont des longueurs qui dépassent 1 kil., des profondeurs qui atteignent 10, 12 et 17 mètres, et des cubes de 60, 70 et 103,000 mètres. Quatre remblais, ceux de Combescure, Puissalicon, Lieurans, Béziers, ont des longueurs de 800 à 1,600 mètres; des hauteurs de 10, 12, 15 et 19 mètres; des cubes de 65 à 130,000 mètres.

M. Victor Bois, ingénieur, s'exprime en ces termes dans un de ses rapports :

« Votre ligne de chemin de fer présente, sur une étendue de 52 kilomètres, un spécimen de tous les grands et importants travaux qui existent sur les grandes voies de communication. Je puis affirmer qu'il n'existe pas un seul chemin de fer qui ait

un si grand nombre de difficultés agglomérées en un si petit espace : déblais importants, terrains de rocher que ne peut entamer ni le pic ni la pince, ponts élevés, viaducs d'une grande longueur, souterrains d'une difficulté effrayante, tant à cause de la nature des terrains qu'en raison de leur grande étendue, tout est réuni dans un espace de 40 kilomètres environ. Mais, de toutes les difficultés que vous avez rencontrées, la plus importante de toutes est sans contredit les eaux, les torrents qui vous environnent et qui vous menacent. Il existe, en effet, sur le parcours du chemin de fer, de véritables torrents qui le rencontrent à angle droit... »

Dans son rapport du 14 décembre 1858, M. Bénat dit :

« C'est un fait désormais acquis et démontré que, sur une étendue relativement peu considérable, la ligne de Graissessac a nécessité les travaux d'art les plus nombreux, les plus dispendieux. »

Si cette ligne présente un spécimen de tous les grands et importants travaux ; s'il n'existe pas un seul chemin qui ait un si grand nombre de difficultés agglomérées; si on y voit concentrés les travaux d'art les plus nombreux, les plus dispendieux, n'est-il pas évident que ce chemin devait nécessiter de fortes dépenses et coûter plus cher que les autres? C'était là ce que M. Bénat devait démontrer à la commission, et il avait en mains toutes les preuves à l'appui.

Nous devons toutefois le reconnaître, si la construction de ces ouvrages est irréprochable, la direction des travaux a laissé à désirer sous un rapport : l'ingénieur était au-dessous de sa tâche.

M. Kaufman, ingénieur des ponts et chaussées, autorisé par le Gouvernement, a rempli son mandat d'une manière regrettable, et c'est à son insuffisance qu'il faut attribuer les mécomptes dont cette affaire a pu avoir à souffrir, et que l'on a injustement reproché à d'autres.

Le rapport de M. Victor Bois ne laisse aucun doute à ce sujet, et, s'il est aussi explicite à l'égard d'un ingénieur de l'État, si M. Bénat en a en partie adopté les conclusions, il fallait bien

que ce rapport ne fût que l'expression exacte de la vérité, que l'opinion d'un homme convaincu.

L'ancienne administration n'a pas de justification plus éclatante que ce rapport. La compagnie a le droit de l'invoquer pour répondre aux accusations qui se sont élevées contre ses anciens administrateurs, et aux reproches d'incurie que l'on a adressés aux actionnaires.

Nous regrettons de ne pouvoir le citer d'un bout à l'autre; des extraits seront insuffisants à donner une idée précise de la manière dont sont qualifiés les actes de l'ingénieur.

« L'ingénieur, dit-il, auquel vous aviez confié l'achèvement de votre ligne, s'était fait évidemment de funestes illusions, non-seulement sur la difficulté et sur l'importance des travaux, mais encore sur leur durée et sur leur prix de revient. C'est en grande partie à ces illusions et à l'inexpérience de cet ingénieur qu'il faut attribuer les mécomptes dont vous vous plaignez à si juste titre. C'est à la vanité de ses espérances qu'il faut attribuer la décision que vous avez prise de vous adresser à moi en qualité d'ingénieur conseil. (M. Victor Bois s'adresse aux anciens administrateurs.)

« Pendant l'année 1856, l'ingénieur de vos travaux vous donnait les plus fermes espérances au sujet de l'ouverture prochaine de votre ligne. C'était, disait-il, au mois de juin 1856 *qu'on devait ouvrir sur tout le parcours;* à cette époque tout serait fini, et, pour arriver à ce résultat si désiré, il suffisait de dépenser 500 ou 600,000 francs par mois. Mais le mois de juin arrivait, et l'achèvement des travaux était encore éloigné. Alors on remettait l'ouverture au mois de novembre 1856, tout devait être achevé à cette époque; mais, comme le mois de juin, le mois de novembre apportait une nouvelle déception. Enfin, on remit l'ouverture définitive au mois de février 1857; mais, vers cette époque, votre directeur, justement alarmé de ces remises, ne comprenant pas qu'un ingénieur se trompât ainsi successivement sur l'époque de la terminaison d'un travail qui lui est confié, voulut se rendre compte par lui-même de l'état des travaux, et le Comité directeur et le Con-

seil d'administration pensèrent qu'il convenait de s'adjoindre un ingénieur étranger. C'est dans ces circonstances que nous avons été appelé et que nous nous sommes rendu à Béziers. »

Passant ensuite en revue les travaux de la ligne, M. Victor Bois énumère les fautes de l'ingénieur. La série en est longue.

Il signale le désordre extraordinaire et tout à fait inusité qui régnait sur la plupart des chantiers, le manque d'unité dans la direction des travaux, les illusions et les malfaçons à propos de la tranchée de la Capelière, les résistances aux injonctions des administrateurs et aux conseils de M. Victor Bois.

Il relève ainsi le travail du souterrain de Faugères :

« Il est difficile d'imaginer toutes les péripéties qui ont présidé à ce travail : erreurs sur le tracé, retards incalculables, enlèvements en dessus et en dessous de la plate-forme du chemin, rien n'a été épargné ; on s'est trouvé un moment dans l'impossibilité de continuer le travail du souterrain, parce qu'on a été envahi par les eaux, auxquelles on n'avait pas ménagé d'écoulement. »

A propos des erreurs commises par l'ingénieur dans la construction de la gare de Bédarieux, M. Victor Bois ajoute :

« C'est ici le lieu de signaler cet oubli des plus simples notions de la hiérarchie : tout se faisait à l'insu du Conseil ; modifications de projets, modifications des types des ouvrages d'art, tout se passait dans les bureaux de l'ingénieur, à Béziers, comme si vous n'aviez pas eu votre siége d'administration à Paris. »

Le souterrain de l'Ayre-Raymond donne lieu à ces appréciations :

« Le souterrain de l'Ayre-Raymond est un des épisodes les plus tristes de la construction de votre ligne : éboulements de déblais, affaissement des voûtes, leur insuffisance, inondation par les puits, rien n'a manqué pendant la construction de cet ouvrage. Le travail a été succesivement abandonné, puis repris. Tel est le sort fatal des travaux qui traînent en longueur : non-seulement ils coûtent beaucoup plus cher que les autres, mais encore leur abandon a pour conséquence d'obliger à re-

faire ce qui était déjà fait en partie et ce qui aurait probablement résisté si on avait pu, dès le principe, l'achever complétement.....

« Ce n'est pas tout ; le projet primitif a été modifié par votre ingénieur résidant, et les modifications ont été certainement imprudentes. »

Il est encore question, toujours dans des termes aussi positifs, de plusieurs autres points de la ligne sur lesquels se faisaient de grands travaux.

M. Victor Bois termine ainsi son rapport :

« En résumé :

« Les causes diverses des mécomptes dont vous avez justement à vous plaindre sont complexes.

« Elles proviennent d'abord des difficultés de diverses natures qui se sont accumulées, et dont quelques-unes sont de véritables causes de force majeure. Ainsi :

« 1° Le tracé de Graissessac à Beziers exigeait des travaux très compliqués ;

« 2° Le prix à forfait accepté par les entrepreneurs Gandel frères était évidemment insuffisant ;

« 3° L'entrepreneur lui-même n'avait pas toutes les qualités désirables ;

« 4° L'abandon des travaux par cet entrepreneur a eu pour effet de désorganiser les chantiers et d'amener une véritable perturbation dans tous les services ;

« 5° L'ingénieur chargé de l'achèvement des travaux n'avait pas l'expérience suffisante, et il a eu le tort très grave surtout de prendre souvent sur lui une initiative dont il aurait dû rendre compte au Conseil ;

« 6° Enfin, la difficulté des terrains, déjà si considérable, s'est compliquée de circonstances atmosphériques véritablement exceptionnelles, qui ont entraîné non-seulement des retards, mais la chute de certains de vos ouvrages d'art. »

Telles sont les conclusions de ce rapport si net, si catégorique, auquel la compétence et la position élevée de son auteur donnent une autorité incontestable.

Voilà la vérité sur l'établissement de cette ligne !

Des causes de force majeure, des entrepreneurs qui abandonnent les chantiers, des difficultés inouïes dans les travaux, un ingénieur inexpérimenté !... Voilà la source, la cause réelle des augmentations des dépenses.

L'exposé de ces causes n'était-il pas susceptible de dissiper les préventions qui existent contre la compagnie et qui lui ont été si contraires ; était-il donc besoin de fortifier ces préventions par des récriminations tardives, qui, en ravivant des accusations tombées, ont porté un coup funeste à l'entreprise ?

On conçoit que, dans son premier rapport, M. Bénat, ému par toutes les préventions qui s'attachent à un insuccès, se soit abstenu de se prononcer, alors qu'une juridiction plus haute que la sienne était saisie de la recherche de la vérité ; mais ce que l'on conçoit moins, c'est qu'en présence d'un arrêt souverain qui laissait à son habileté toute liberté pour agir utilement auprès du Gouvernement et des grands corps de l'État, il se soit attaché à rendre le succès impossible, en ne négligeant rien pour augmenter le discrédit de la compagnie.

Une chose qui, en apparence du moins, pourrait être reprochée à l'ancienne administration, serait sa confiance trop prolongée dans les promesses et dans les actes de l'ingénieur. Cette confiance est, en effet, regrettable, mais s'explique cependant par de puissantes considérations. M. Kaufman, ingénieur de l'Etat, appartenant au corps des ponts et chaussées, était depuis longtemps chargé des travaux de la ligne ; il était soutenu par des influences qui étaient intervenues auprès du Conseil pour que ce dernier consentît au retrait d'une démission qu'il avait à peu près imposée à l'ingénieur ; enfin on ne pouvait croire à tant de fausses illusions et à tant de laisser-aller chez un fonctionnaire que sa position seule paraissait rendre digne de la confiance du Conseil.

Il faut bien, du reste, que ce reproche ne soit qu'apparent, et mérite d'être atténué, puisque M. Bénat consent, à propos de l'ingénieur, à présenter la défense du Conseil d'administration.

« Vous comprendrez facilement, dit-il dans un de ses rapports, qu'une petite ligne qui se construit à près de deux cents lieues du siége central de la direction principale, qui en est séparée par des communications difficiles, ne puisse être toujours maintenue sous une impulsion régulière d'activité qui ne laisse rien à désirer. »

Or, on le sait, un témoignage de M. Bénat en faveur de ses prédécesseurs n'est pas suspect.

Après avoir indiqué les difficultés qui ont nécessité d'énormes dépenses dans la construction des travaux, nous avons à parler des autres causes qui ont contribué à élever le capital à 35 millions.

Une des principales provient de l'intérêt payé aux actions.

D'après le cahier des charges, le chemin devait être construit en quatre ans, et, aux termes des statuts, les actions avaient droit à un intérêt de 4 p. 100 pendant la durée des travaux et jusqu'à l'ouverture de la ligne.

Le chemin n'ayant pu être fini dans le délai fixé, l'intérêt payé aux actions a absorbé une somme plus forte que celle qui avait été prévue à l'époque de la constitution de la société. En outre, l'intérêt payé aux obligations est venu s'ajouter au payement supplémentaire de celui des actions. Ces deux charges qui sont venues accroître le chiffre des premières prévisions représentaient, au 30 novembre 1858, une somme de 3,282,857 fr. 30 c.

Depuis cette époque, le chemin n'ayant rien produit, le payement du coupon des obligations et le remboursement des première et deuxième séries sont venus grossir les chiffres de premier établissement. Ils s'élèvent au chiffre de 1,273,940 fr. 25 c., auquel chiffre il convient de joindre encore 296,565 fr. 17 c. pour frais de la nouvelle administration.

Ces deux dernières sommes, qui montent à 1,570,505 fr. 42 c., payées depuis l'ouverture de la ligne, sont comprises dans les 35 millions de dépense totale. Convient-il bien de les comprendre dans les évaluations qui font ressortir à 688,000 fr. le prix de revient du kilomètre? A ce compte-là, deux nou-

velles années de l'administration actuelle élèveraient indubitablement le coût du kilomètre à 50.000 fr. de plus. Cette manière de grouper les chiffres est inadmissible.

Le retard dans l'ouverture du chemin, c'est-à-dire une cause de force majeure, a donc largement contribué à l'élévation du capital. Sous ce rapport encore le chemin de Béziers n'a fait, pour ainsi dire, que subir la loi commune, et on ne saurait imputer aux actes de l'administration ce supplément de dépense. M. Bénat prend encore dans cette circonstance la défense de la direction qu'il a remplacée.

« En présence de telles difficultés géminées, dit-il après avoir cité un extrait de M. Victor Bois, il ne faut pas s'étonner qu'une période de quatre ans n'ait pas suffi pour l'entière exécution d'une ligne qui, en outre de ces difficultés, a eu à subir encore et les aggravations que devait occasionner son éloignement du siége social, et la déplorable direction d'un ingénieur qui, dans toutes les parties de son service, est loin d'avoir répondu à la confiance du Conseil d'administration.

« D'ailleurs, et sans insister davantage, il faut reconnaître que bien peu de lignes de fer ont été entièrement construites dans les délais qui avaient été fixés, et l'on peut comprendre que le chemin de Graissessac à Béziers, placé, sous tous les rapports, dans des conditions exceptionnelles, n'ait pu présenter une exception sur ce point. »

Les emprunts ont été pour la compagnie une source de perte qui est encore venue, dans une large proportion, participer à l'accroissement de son capital.

Le deuxième emprunt fut émis dans les circonstances défavorables que la crise financière de 1857 fit peser sur toutes les valeurs. On dut, pour le placer, recourir à des interventions onéreuses, parmi lesquelles quelques-unes se constituèrent débitrices de la compagnie pour une partie du montant de leur négociation. La moyenne du produit net des obligations de ce deuxième emprunt, émises au taux de 140 fr., ressortit à 105 fr. 30 c.

Le troisième emprunt, émis dans des conditions que rendait difficiles le discrédit dans lequel étaient tombées les valeurs de la compagnie, ressortait, en décembre 1850, à 108 fr. 75 c.

Les différences entre le taux nominal et celui de la négociation ont procuré des pertes considérables. Pour les deux premiers emprunts, ces pertes s'élèvent à 1,506,417 fr. 80 c., et représentent 17,69 p. 100 du capital que devaient produire ces emprunts.

Le chiffre de la perte subie sur le troisième emprunt, dont l'émission ressortait en moyenne à 108 fr. 75 c., n'est pas indiqué. Nous trouvons seulement l'indication de la vente de 22,291 obligations ayant produit une somme de 2,110,055 fr. 95 c., soit une perte de 1,010,000 fr. Nous ne trouvons pas dans les rapports la trace de la perte subie sur les autres obligations du troisième emprunt, qui se composait de 45,000 titres. Pourquoi garde-t-on le silence sur ce chiffre?

« Toutes ces ventes, dit M. Bénat, ont été faites sous le contrôle et avec l'assentiment des délégués de l'administration supérieure : du 1er décembre 1858 au 30 avril 1859, avec le concours de M. Izoard, inspecteur des finances; et, du 1er juin 1859 au 11 juin 1860, sous le contrôle et avec l'assentiment de M. Touret, inspecteur général des chemins de fer, délégué par M. le ministre des travaux publics, en remplacement de M. Izoard, et encore en service aujourd'hui. »

Antérieurement au 1er décembre 1858, l'inspecteur des finances, M. Izoard, avait pris une part non moins active dans la négociation des emprunts. L'émission et la vente des titres s'opéraient sous son contrôle et avec son concours.

« Si, dit encore M. Bénat le 14 décembre 1851, vos dernières obligations, une fois déjà repoussées des transactions du parquet, ont pu enfin être admises sur le marché public, avec un titre égal à celui de toutes les valeurs acceptées dans les négociations officielles, c'est à l'intervention salutaire de M. l'inspecteur des finances que vous le devez. »

La récapitulation des sommes payées pour intérêts aux actions et obligations, et des pertes subies sur la négociation des obligations donnerait les résultats suivants :

Intérêts sur actions et obligations jusqu'en décembre 1858.	3,282,857 fr.	30 c.
Intérêts et remboursements d'obligations depuis le mois de décembre 1858 jusqu'en juin 1860.	1,273,948	25
Restant dû sur le coupon échu au mois de mai dernier	65,313	75
Pertes sur les deux premiers emprunts	1,506,417	80
Pertes sur le troisième emprunt, (résultat incomplet ne portant que sur 22,291 titres).	1,010,000	
Total	7,138,537 fr.	10 c.

C'est à cette somme totale que doit s'appliquer ce que dit M. Bénat relativement aux intérêts payés aux actions et aux obligations :

« Quoique élevée, cette somme ne saurait, par sa nature, être discutée. C'est une charge nouvelle qui est venue accroître le chiffre des premières prévisions, en ce sens que l'intérêt statutaire des actions a, par la durée plus longue des travaux, dépassé la limite de temps pour lequel il avait dû être calculé dans la formation du capital social, et qu'à cette époque on n'avait pas prévu le service d'emprunt et d'amortissement qui est venu presque doubler le capital primitif des actions. »

Les intérêts et les pertes sur négociation ont donc grevé la compagnie d'une charge de plus de 7 milllions. Cette charge, ainsi que le dit M. Bénat, ne peut, pour les intérêts, entraîner à des responsabilités personnelles, et, quant au discrédit qui rendait pénible et onéreux le placement des titres, il remonte aux inondations qui dévastèrent la ligne, emportèrent le pont du Libron, et, en nécessitant de nouvelles dépenses, retar-

dèrent pour longtemps l'exécution du chemin. Ce fut bien là encore, on ne pensera pas à le contester, un cas de force majeure.

C'est avec le concours de M. Izoard, inspecteur des finances, et par sa salutaire intervention, que la plupart des négociations de titres ont eu lieu; c'est aux regrettables illusions de l'ingénieur qu'il faut attribuer les retards qui auraient pu être évités dans l'achèvement du chemin. Donc, le supplément d'intérêt est en partie le fait de l'ingénieur, et les pertes sur négociations ont été réalisées sous le contrôle et la surveillance du délégué du ministère des finances. Donc, cette dépense de 7 millions peut, pour la partie qui excède les prévisions statutaires, s'abriter sous la responsabilité de deux fonctionnaires de l'État.

Nous avons peut-être un peu longuement insisté sur cet exposé des frais d'établissement. Ce chapitre nous a paru important. Nous avons cru que ces explications étaient susceptibles de détruire les préventions dont parle M. Bénat et de donner à la compagnie une réhabilitation dont elle peut encore avoir besoin vis-à-vis des grands corps de l'Etat et du public. Nous répéterons de nouveau qu'il aurait mieux valu, dans l'intérêt de la compagnie, que M. Bénat s'appuyât sur les causes de force majeure qui ont amené la détresse de l'entreprise. plutôt que de soulever des questions de personnes. C'eût été plus habile, c'eût été plus juste, et si, dans ce cas, il avait su sacrifier à la vérité ses dispositions acrimonieuses, son intervention aurait été certainement plus profitable à la compagnie. Convient-il de s'obstiner à afficher une dépense d'établissement de 35 millions, à porter le prix de revient kilométrique à 688,000 fr., dans lesquels, quoi qu'il en dise, l'administration de M. Bénat a sa part, lorsque ces chiffres ne sont pas l'expression de la vérité?

Il nous a paru utile de les redresser en les expliquant. Et si cette justification nous a conduit à nous prononcer comme nous l'avons fait sur les actes des administrations passées, que l'on ne se méprenne pas sur nos intentions. Nous n'avons

voulu prendre la défense de personne ; nous avons sur tous les points recherché la vérité, et nous l'avons dite chaque fois qu'il nous a semblé utile de la dire dans l'intérêt des actionnaires et de l'avenir de la compagnie, traités si lestement par M. le rapporteur.

Peu importe le passé, s'il est sans remède; les nouveaux mandataires n'avaient-ils donc rien de mieux à faire que d'entretenir les actionnaires de leurs malheurs? Était-ce dans l'espoir de nous faire oublier la stérilité, l'impuissance de leurs efforts, et la mauvaise direction qu'ils ont suivie?

Nous regrettons d'être obligé de modifier l'opinion que nous avions émise précédemment sur le compte des administrateurs actuels, mais nous croyons qu'ils ont été mal inspirés dans l'intérêt de la compagnie; qu'ils n'ont pas fait ce qu'il y avait à faire; qu'ils se sont laissé égarer par des préoccupations contraires au but qu'ils étaient chargé d'atteindre.

Nous leur reprochons de ne pas s'être assez pénétrés des éléments de salut que M. Bénat définissait ainsi dans son rapport de 1858 :

« En considérant votre entreprise comme œuvre d'utilité publique, rien, il est vrai, n'est changé au fond de la situation. Une valeur importante est désormais créée : l'instrument nécessaire de circulation et de transport existe désormais, touchant, d'un point, à l'un des gîtes houillers les plus considérables de France, et, de l'autre, ouvrant un débouché direct sur le vaste domaine que, de tous côtés, présente à votre trafic le bassin de la Méditerranée. Les richesses minérales de toute nature que renferme le département de l'Hérault sont toujours là, prêtes à s'ouvrir et à se livrer à une exploitation intelligente; elles n'attendent que le moment de se produire et de circuler sur la voie de fer. Le fonds est encore aujourd'hui ce qu'il était à l'origine et au début de vos travaux; il promet toujours une riche moisson de produits à l'avenir de votre entreprise. »

Or, ce fonds, qui promettait il y a deux ans une riche moisson de produits, n'a pas même été effleuré. A qui la faute?

VI

Prolongation sur Rodez et raccordement avec la ligne d'Orléans.

Nous avons indiqué, dans une précédente brochure, les moyens à l'aide desquels la compagnie du chemin de Graissessac pouvait essayer de sauver son avenir. Nous n'avons fait que les indiquer, notre but étant seulement d'éveiller l'attention des parties intéressées et d'engager les actionnaires à repousser, ou tout au moins à différer la mise en liquidation.

Ces moyens mettaient en avant une entente possible avec les mines; la fusion avec une autre ligne; l'exploitation par une autre compagnie à l'exemple du chemin de Bességes; le raccordement avec l'Orléans.

Le dernier, le raccordement avec l'Orléans, a frappé l'attention, et nous pouvons dire aujourd'hui qu'il rallie de nombreuses sympathies.

C'est que ce raccordement ne comporte pas seulement le salut de la compagnie de Graissessac à Béziers. Il répond en même temps à une question d'intérêt public et général. Il offre une application saisissante du principe qui a présidé à la création des chemins de fer : l'économie du temps et des distances.

En effet, en complétant une troisième ligne de communication avec le midi de la France, il établirait la voie la plus courte entre Paris et la Méditerranée; entre Paris et la contrée qui s'étend de Montpellier à Carcassonne; entre Paris et le réseau des chemins de fer de toute la partie orientale de l'Espagne, réseau qui comprend les lignes de Barcelonne, Sa-

ragosse, Tarragone, Valence, Murcie, etc., et qui vient aboutir à Perpignan.

Voici un tableau indiquant les chiffres des distances abrégées. La différence sur Perpignan s'applique au réseau espagnol.

TABLEAU des distances comparées entre Paris et

(KILOMÈTRES)

	Par les lignes de Lyon et la Méditerranée.	Par les lignes d'Orléans et du midi.	Par la ligne projetée de Rodez à Graissessac.	Différence sur le Lyon.	Différence sur l'Orléans.
MONTPELLIER.	841	1083	840	1	243
CETTE	869	1055	812	57	243
AGDE	893	1031	788	105	243
BÉZIERS . . .	914	1010	767	147	243
NARBONNE . .	940	984	793	147	191
PERPIGNAN. .	1004	1048	857	147	191
CARCASSONNE.	998	926	851	147	75

Ces chiffres sont significatifs.

L'économie centrale serait, comme distance, 147 kilomètres; comme temps, 4 heures 1/2; comme argent, par voyageur, 16 fr. 45 c. en première classe, 12 fr. 35 c. en deuxième, 9 fr. 05 c. en troisième.

Le tarif des marchandises serait modifié en raison de l'abréviation de la distance.

La jonction de Graissessac à Rodez apporterait un véritable changement dans les relations d'une grande partie de la France, et serait pour les transactions générales l'occasion d'une économie réelle.

Cette ligne, parce qu'elle serait plus directe que les autres, deviendrait la voie obligée non-seulement entre Paris et la partie méridionale de la France où aboutissent les chemins espagnols, mais elle serait encore le chemin naturel entre cette dernière contrée et toute la partie centrale de la France qui

s'étend d'un côté à Périgueux, Poitiers, Tours; de l'autre à Clermont-Ferrand, Moulins et Nevers.

Il suffit donc de la construction d'un embranchement de 80 kilomètres pour que Paris, le centre de la France, une partie du Midi, la Méditerranée et une partie de l'Espagne, aient des rapports plus faciles, plus économiques, plus fréquents. Nous ne croyons pas qu'un embranchement quelconque ait jamais démontré autant que celui-là son utilité au point de vue de l'intérêt général.

Envisagé au point de vue des localités qu'il est appelé à traverser, jamais, non plus, embranchement ne démontra mieux sa nécessité. Enclavées dans un pays sans issue, les richesses houillères et métallurgiques du département de l'Aveyron sont restées vierges et inexplorées faute de moyens de viabilité. Ces richesses sont immenses.

Si l'on tient compte des vœux des populations qui se manifestent par des études de tracés et des votes de subventions, on arrivera, par toutes ces considérations, à cette conclusion que le raccordement est indispensable, urgent, qu'il doit se faire.

Nous ajoutons : qu'il doit se faire par la compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

La compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers s'est trouvée aux prises avec une œuvre laborieuse et ingrate. Elle a eu à lutter contre des obstacles inouïs, gigantesques. Elle a accompli sa tâche. Mais, épuisée par la constance de ses efforts, elle est à la veille de succomber sur son œuvre achevée. Elle n'a plus les ressources nécessaires pour mettre en activité l'instrument de produits qu'elle a créé au prix de tant de sacrifices.

Eh bien! il ne faut pas que cette compagnie succombe. Il ne faut pas que, enfant déshérité de la grande famille des chemins de fer, elle périsse parce qu'on lui refusera avec rigueur un peu de ce bienveillant appui que l'on a accordé aux autres lignes avec tant de libéralité.

Nous ne pouvons accepter comme un arrêt de mort l'oppo-

sition du Corps législatif. En refusant la garantie d'intérêt aux obligations dans les circonstances où elle lui était demandée, le Corps législatif a reculé devant un secours inefficace, mais il n'a pas voulu condamner la compagnie. Est-ce qu'un des grands Corps de l'Etat peut vouloir condamner un chemin de fer?

L'histoire entière des lignes ferrées proteste contre une telle supposition. A chaque page de cette histoire on trouve les preuves de l'incessante sollicitude de l'Etat, les traces de l'appui permanent, de la bienveillance inépuisable dont il a usé envers les compagnies.

C'est que l'existence des chemins de fer se lie étroitement au développement de la prospérité publique, et que soutenir les uns, c'est en même temps servir les éléments de l'autre.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi tendant à approuver les conventions passées entre le Gouvernement et les diverses compagnies de chemins de fer, qui fut présenté au Corps législatif en février 1859, MM. les conseillers d'Etat Vuillefroy, Michel Chevalier et de Franqueville, rappelaient ainsi les traditions à l'égard des chemins de fer.

« Messieurs, depuis le jour où elle s'est établie en France, l'industrie des chemins de fer a toujours subi l'influence des événements politiques ou des circonstances financières, et, sous cette influence, elle a été soumise à des alternatives de faveur ou de découragement.

« Plus d'une fois le Gouvernement a dû se prêter aux nécessités qui en sont résultées, et, par une opportune révision des contrats primitifs, ranimer la confiance publique et rappeler les capitaux si prompts à s'alarmer. Sans reproduire ici toutes les phases qu'a traversées cette grande entreprise, nous nous bornons à citer quelques exemples qui sont encore présents à tous les esprits.

« Ainsi, en 1840, pour mettre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans à même d'accomplir son œuvre, il a paru nécessaire de l'exonérer d'une partie de ses charges et de lui garantir un minimum d'intérêt.

« A la même époque, l'Etat venait au secours de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle en lui accordant un prêt de 12,600,000 fr.

« Le chemin de Paris à Rouen ne put être entrepris que moyennant un prêt de 14 millions de francs sur les fonds du Trésor.

« En 1842, le Gouvernement, résolu à imprimer une grande activité à la construction des chemins de fer, prenait à sa charge, par la loi du 11 juin de cette année, les deux tiers de la dépense des lignes qui sont aujourd'hui classées parmi les plus productives.

« En 1847, deux Compagnies concessionnaire, l'une du chemin de fer de Bordeaux à Cette, l'autre de la ligne de Lyon à Avignon, renoncèrent à leur concession. Le Gouvernement leur restitua la moitié de leur cautionnements dont la totalité se trouvait, aux termes du contrat, acquise au Trésor.

« En août 1848, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Lyon se vit dans l'impossibilité d'en continuer les travaux; le Gouvernement reprit la concession, en remboursant en rentes sur l'Etat les sommes versées par les actionnaires.

« En 1850, il vint également en aide aux Compagnies des chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes, en prolongeant jusqu'à cinquante ans la durée de leurs concessions, et en les déchargeant de diverses obligations que leur imposait le contrat primitif.

« Enfin, en 1852, l'Empereur a imprimé un essor décisif à l'industrie des chemins de fer par la grande mesure qui a porté à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée des concessions. »

Cet historique est loin d'être complet. Dans une foule d'autres circonstances, l'Etat a prêté aux compagnies un concours salutaire.

Il faut que ce concours se manifeste aujourd'hui en faveur de la compagnie du chemin de Graissessac.

Ceux qui contestent à cette compagnie des droits à une in-

tervention de l'Etat, font deux objections : « Vous n'êtes pas, disent-ils, un chemin d'utilité publique; en second lieu, votre chemin étant fini, qu'importe à l'Etat qu'il reste en vos mains ou qu'il soit exploité par une autre compagnie ?

D'abord un chemin de fer est toujours d'utilité publique. La concession seule lui imprime ce caractère. Lorsque le Gouvernement concède un chemin de fer, qu'il élabore un cahier des charges, qu'il fixe les tarifs, qu'il décrète l'expropriation des terrains, qu'il stipule au profit de l'Etat un droit de surveillance et des conditions de gratuité pour son service, évidemment le Gouvernement reconnait que ce chemin est d'utilité publique.

Mais, en dehors de ce principe, est-ce que la ligne de Graissessac n'est pas à un très haut degré d'utilité publique?

Les rapports officiels publiés sur le bassin houillier de Graissessac et sur le chemin ne permettent aucun doute à cet égard ; et, s'il fallait à cette vérité une nouvelle consécration, on la trouverait dans les paroles prononcées il y a trois mois par M. le Président du Conseil d'Etat, dans la discussion relative à des pétitions adressées au Sénat sur l'exécution du traité de commerce avec l'Angleterre.

M. le Président du Conseil d'Etat, rappelant les tentatives faites pour faire disparaître la différence entre le prix de revient des houilles française et anglaise, s'exprimait ainsi :

« M. le comte de Beaumont exagérait beaucoup l'infériorité de la houille française ; et si M. le Ministre de la marine est présent, je le prendrai à témoin de ce que, dans le bassin houillier de Graissessac, la houille est meilleure pour notre marine militaire et marchande que la houille anglaise. Et, quand on pourra, ce qui ne tardera pas, développer cette exploitation, mettre ses produits en meilleure communication avec le port de Cette, ce n'est pas une réclame que je fais en faveur des actionnaires, on pourra approvisionner tous les ports de la Méditerranée avec les houilles de Graissessac et en évincer les houilles anglaises. »

Voilà un certificat qui tombe d'assez haut pour qu'on n'ait pas besoin de recourir à d'autres preuves.

La deuxième objection n'est pas plus fondée. On ne pourrait la soutenir qu'en admettant que l'interprétation d'un droit peut exclure l'équité, et porter un Gouvernement à se montrer impitoyable. Or, les Gouvernements ne font pas de ces interprétations rigoureuses; ils doivent et ils accordent leur protection aux grandes entreprises publiques, et sauvegardent les intérêts qui y sont engagés.

Et du reste, dans cette circonstance, la seconde objection ne porterait pas. La compagnie de Graissessac, demandant une nouvelle concession, ne solliciterait plus un secours pour la ligne achevée. Il ne s'agirait plus que d'un acte de justice et de légitime réparation. Le Gouvernement lui doit cette justice, il la lui accordera.

La combinaison financière qui permettrait à la compagnie du chemin de fer de Graissessac de se sauver en construisant cet embranchement est facile à établir. Elle nécessiterait l'intervention de l'État dans une limite qui ne saurait être onéreuse, et qui ne pourrait être refusée à la compagnie.

La moyenne des subventions accordée aux compagnies s'élève à 100,000 fr. par kil., ancien réseau.

L'État a garanti aux obligations un intérêt de 4 fr. 61 p. 100.

La compagnie du Graissessac, laissant son ancienne ligne en dehors, ne demanderait la subvention que pour la nouvelle concession. Elle solliciterait la garantie d'intérêt pour toutes les obligations anciennes et nouvelles. En obtenant ces avantages, elle resterait donc au-dessous de ce qu'ont obtenu les autres lignes.

Son ancien capital se compose de 18 millions en actions, et de pareille somme en obligations, en comprenant le quatrième emprunt, dont l'émission n'a pas été faite.

La construction du raccordement nécessiterait un capital de 32 millions. Voici sur quoi repose cette évaluation.

La longueur à construire est de 80 kilomètres à peu près;

cette distance ne pourrait être modifiée dans un sens ou dans l'autre que dans une faible proportion et selon le tracé qui serait suivi.

M. Duponchel, ingénieur en chef, qui a fait les études du chemin de Montpellier à Rodez, établit des devis qui restent, pour la construction de ce chemin, au-dessous de 400,000 fr. par kilomètre. Nous prenons néanmoins pour base ce dernier chiffre, qui, dépassant les devis de l'ingénieur, doit être considéré comme parfaitement suffisant.

80 kilomètres à 400,000 fr. font bien 32 millions.

Si l'on obtient de l'Etat une subvention de 100,000 fr. par kilomètre, soit 8 millions pour la ligne, le capital à fournir par la compagnie serait réduit à 24 millions.

Ces 24 millions pourraient se composer de 12 millions en actions nouvelles et 12 millions en obligations : ce qui porterait le capital total, ancien et nouveau, à 30 millions d'actions et 30 millions d'obligations.

Les 12 millions en actions nouvelles, devant naturellement prétendre à des avantages et des garanties sur les anciennes, auraient droit à un intérêt de 5 p. 100 pendant la construction du raccordement, et une fois que le chemin serait en activité sur tout son parcours, elles continueraient à avoir droit à cet intérêt, de telle sorte que les anciennes ne participeraient à la répartition d'un dividende ou d'un intérêt qu'autant que les nouvelles auraient prélevé les 5 p. 100 qui leur seraient acquis.

Or, l'intérêt et l'amortissement des obligations, calculés à 6 pour 100, nécessitant sur 30 millions un service annuel de. . . . . 1,800,000 fr.

Les 12 millions en actions nécessitant, à 5 p. 100, un service de. 600,000

ce serait un total de. . . . . 2,400,000 fr.

net que le chemin devrait produire pour le service de ses intérêts fixes.

Nous avons essayé d'édifier nos lecteurs sur les produits du

chemin. Les bases peuvent se résumer ainsi : le chemin de Graissessac, se raccordant à l'Orléans, devient tête de ligne d'une des principales artères de l'Europe.

La longueur totale de la ligne étant de 132 kilomètres, les revenus, calculés sur des recettes brutes de 30 et 40,000 fr. par kilomètre, donneraient les résultats suivants :

132 kilomètres à 30,000 fr. . . .	3,960,000 fr.
A déduire pour frais d'exploitation, à raison de 40 p. 100.	1,584,000
Il resterait.	2,376,000 fr.

C'est-à-dire de quoi servir l'intérêt et l'amortissement des obligations, et l'intérêt des actions nouvelles.

132 kil. à 40,000 fr.	5,280,000 fr.
A déduire 40 p. 100.	2,112,000
Il resterait.	3,168,000 fr.

C'est-à-dire de quoi payer tous les intérêts fixes, plus une somme de 768,000 francs à répartir aux actions anciennes, soit, sur 36,000 actions, 22 francs par actions.

En calculant les frais d'exploitation à raison de 40 pour 100 sur les deux chiffres des recettes brutes, nous avons voulu rester dans des limites modérées, la traction devant se faire, à cause du bas prix du charbon, dans des conditions de bon marché exceptionnel.

Quant aux recettes de 30 et 40,000 fr. par kilomètre, loin d'être exagérées, elles sont au-dessous de toutes prévisions.

Nous n'avons pas la prétention de donner ce plan financier comme invariable. Nous n'avons eu que l'intention d'établir une base vraie d'appréciations. Le fonds ne saurait en être sérieusement combattu.

Qu'il nous soit permis, en terminant, de répondre quelques mots aux critiques dont le dernier paragraphe de notre précédente brochure a été l'objet.

Organe des dispositions et de la pensée des actionnaires, nous avions dit, en leur nom : « Si nous nous trouvions à bout de ressources, nous nous adresserions à l'Empereur. Napoléon III ne consentirait pas, chose sans exemple, à ce qu'un chemin de fer périt sous son règne. »

Les esprits forts qui ont attaqué ce paragraphe peuvent en prendre leur parti : les actionnaires persistent à manifester la même confiance dans la sollicitude de Sa Majesté. Ils y croient, c'est leur espoir, leur idée fixe, et ils le disent hautement.

Que ceux qui doutent de la bienveillance du chef de l'État à leur égard essaient de dissiper cette dernière espérance.

A. NERBONNEAU,
Rédacteur du Nord.

·is. — Imprimerie de Ch. Jouaust, 338, rue S.-Honoré.

8

CHEMIN DE FER

DE ROUEN AU HAVRE.

EMPLACEMENT

DU DÉBARCADÈRE DE ROUEN.

SOCIÉTÉ LIBRE

POUR CONCOURIR

AUX PROGRÈS DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

DE ROUEN.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Emplacement du Débarcadère à Rouen.

A MESSIEURS

LES PAIRS DE FRANCE.

Nobles Pairs,

Vous allez être appelés à délibérer sur le projet de loi relatif au prolongement, jusqu'au Havre, du chemin de fer de Paris à Rouen. La Société libre pour concourir aux progrès du commerce et de l'industrie de Rouen n'a pas l'intention de retarder votre vote sur cette grande entreprise, mais, dans sa sollicitude pour le bien du pays, guidée par la connaissance spéciale qu'elle a des localités et des intérêts qui

sont en jeu, elle doit appeler votre sérieuse attention sur une partie du cahier des charges qui menace de rompre sans retour les relations commerciales de deux grandes cités.

Lorsque, dans la loi de concession du chemin de fer de Paris à Rouen, on a imposé à la Compagnie l'obligation de supporter la moitié de la dépense qui serait occasionnée par le passage autour de Rouen, dans le cas où le chemin du Havre serait exécuté, on a évidemment entendu que ce parcours serait établi de manière à être utile au Havre, sans nuire à Rouen; ou, si cette double condition ne devait pas être remplie, il faudrait reconnaître que l'obligation imposée aux concessionnaires ne devait être qu'une surprise, une espèce de guet-à-pens.

Or, il est facile d'établir que, dans le tracé projeté, l'emplacement choisi pour établir à Rouen le débarcadère du Havre met en péril les plus grands intérêts du Havre et de Rouen, puisqu'il rend impossible la continuation de leurs nombreuses relations de commerce.

Le projet de loi plaçait le débarcadère au point de jonction des boulevards Beauvoisine et Saint-Hilaire, quelques centaines de mètres au-dessus de la place Saint-Hilaire. La Société considérait cet emplacement comme le plus mauvais qu'on pût choisir, et elle se disposait à le repousser, par les raisons qui seront développées plus loin, lorsqu'elle a eu connaissance du rapport de la commission de la Chambre des députés, qui reporte ce même débarcadère à peu de distance de la place Beauvoisine, ou, plus exactement, si la Société est bien informée, aux environs de la rue Maladrerie, derrière le boulevard Bouvreuil. La Société a vu alors, avec peine, qu'elle s'était trompée dans sa

première appréciation, puisque le nouvel emplacement est encore plus mauvais que celui qui avait été indiqué d'abord. En effet, le débarcadère du boulevard Saint-Hilaire était au moins possible, tandis que celui de la rue Maladrerie est inexécutable; celui de Saint-Hilaire était à peu de distance d'une place de quelque étendue, à l'extrémité d'une rue étroite, comme le sont toutes celles de Rouen, mais toutefois l'une des plus larges de la ville, et se prolongeant en ligne presque droite jusque vers le centre, tandis que celui de Beauvoisine ne voit autour de lui que des rues resserrées, en pente rapide, et tellement tortueuses, qu'il faut faire mille détours pour arriver au centre de la ville; enfin le débarcadère de Saint-Hilaire se trouvait naturellement au niveau du sol, puisqu'il était établi au point où le chemin de fer quittait le remblai de la vallée de Darnétal, pour entrer en tranchée, tandis que celui de Beauvoisine est placé à un endroit tellement élevé, qu'il est impossible de l'établir au niveau du sol, et qu'il faudrait, de toute nécessité, l'y enfoncer de plusieurs mètres. Enfin, ce point, si élevé, est encore dominé à une grande hauteur par les montagnes voisines, et forme une espèce de bassin où l'hiver et les orages d'été apportent souvent, en quelques heures, d'énormes masses d'eau provenant de plusieurs vallons, et qui n'ont point d'écoulement, le terrain se relevant immédiatement vers la ville. De là des inondations fréquentes [1] qui, sans doute, n'épargneront

[1] Depuis long-temps, la ville de Rouen a reconnu la nécessité d'établir là un aqueduc; mais la dépense énorme qu'il entraînerait a toujours fait reculer le Conseil municipal, dont les ressources sont loin d'être en rapport avec les besoins urgents qui se font sentir de toutes parts. Qui se chargera de la confection de cet aqueduc, lorsque l'établissement du débarcadère sur ce point

pas le débarcadère. Du reste, ces deux débarcadères sont également contraires aux intérêts du commerce, et il serait difficile de dire lequel des deux romprait plus complettement et plus vite tous les rapports entre le Havre et Rouen; car le commerce de Rouen habite la partie de la ville située près et le long des quais, précisément à l'extrémité opposée aux boulevards Saint-Hilaire et Bouvreuil, à une distance de deux kilomètres environ. Croit-on donc que ce soit pour rien, et sans perte de temps, qu'on pourra voiturer les voyageurs et les marchandises à une telle distance, et à plus de cinquante mètres d'élévation; et n'aimera-t-on pas mieux cent fois renoncer aux avantages des chemins de fer, que de les acheter à ce prix? Voilà pourtant où conduit la précipitation et l'envie de faire du nouveau! car le passage autour de Rouen ne diffère de celui indiqué, il y a sept ans, par M. Polonceau, que dans la partie même que combat la Société.

Sans doute, en pareille circonstance, et lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi graves que ceux de deux villes comme le Havre et Rouen, un examen sérieux, dût-il entraîner quelque lenteur, serait le parti le plus sage. Mais la Société comprend, toutefois, l'impatience du Havre, et elle se trouve heureusement en mesure de proposer, dès aujourd'hui, un emplacement commode, à la portée des quais, au milieu de la Seine, à quelques centaines de mètres de l'embarcadère de Paris, propre, par conséquent, à remplir toutes les exigences du commerce, puisqu'on pourra, sans

aura rendu son ajournement impossible? A moins toutefois que les concessionnaires ne se résignent à voir le chemin de fer lui-même transformé vingt fois par an en aqueduc!

peine et presque sans frais, transporter à volonté les marchandises, de l'un des deux chemins de fer, sur les navires ou sur les bateaux de la Haute-Seine, et réciproquement, quels que soient les lieux d'expédition ou de destination. Cet emplacement n'est autre que l'île Lacroix, sur l'extrémité ouest de laquelle est assis le pont de pierre, et qui peut porter, sur son extrémité sud-est, les deux ponts nécessaires pour le passage du chemin de fer de la rive gauche à la rive droite. La manière dont ce trajet peut s'opérer est complètement développée dans un article extrait de la *Revue de Rouen* (n° de Mai 1842), dont copie est jointe à ce mémoire, et dont la Société approuve toutes les dispositions. Elle se bornera donc à y renvoyer, sans en reproduire les détails; mais elle ajoutera une considération qui doit lever toute hésitation sur la préférence à accorder à l'île Lacroix pour le débarcadère du Havre; c'est que le faubourg Saint-Sever et la commune de Sotteville, qui occupent la rive gauche de la Seine, sont déjà d'une grande importance et contiennent de nombreux établissemens industriels; c'est que la ville de Rouen, bornée au nord par les montagnes, ne peut s'accroître que de ce côté, où elle trouve de vastes plaines, et qu'ainsi, dans un délai qu'on peut raisonnablement croire peu éloigné, la Seine se trouvera réellement au centre de la ville. Combien ne regretterait-on pas, alors, d'avoir perché le débarcadère du Havre au sommet d'une montagne, à l'une des extrémités de la ville, tandis qu'il était si facile de le placer au centre des affaires!

En résumé, Messieurs, la Société ne met point en doute les bonnes intentions des auteurs du projet et de la com-

mission qui l'a amendé ; elle est convaincue que tous ont fait pour le mieux et en conscience ; elle ne leur en voudrait donc pas de maintenir les dispositions proposées, si personne n'eût élevé la voix pour les combattre ; mais, en présence des éclaircissements qui viennent d'être donnés, il serait impardonnable de se refuser à l'évidence, et c'est avec une entière confiance que la Société réclame, de votre justice et de votre impartialité, l'insertion, au cahier des charges, de la modification ci-après :

« *Le Chemin du Havre, après s'être raccordé avec celui* « *de Paris, en un point qui sera ultérieurement déterminé* « *entre le hameau de Quatre-Mares et Sotteville, traversera* « *le grand Cours sur un viaduc, aux abords de l'avenue de* « *Grammont, passera la Seine au moyen de deux ponts, à* « l'extrémité sud-est de l'île Lacroix, où sera établi le dé- « barcadère, *entrera ensuite en souterrain sous la route de* « *Paris et la côte Sainte-Catherine, dans le voisinage de l'é-* « *glise Saint-Paul.....* » Etc., comme au projet.

Ce tracé, qui avait été anciennement indiqué par M. Polonceau, après les études les plus sérieuses, produira une économie considérable, par la réduction de 2000 mètres dans le raccordement avec le chemin de Paris, et par le retranchement du pont sur la route de Mantes et de 230 mètres de tunnel sous la côte Sainte-Catherine. C'est déjà plus qu'il n'en faudrait pour mériter l'attention de MM. les Députés, si tant d'autres considérations ne devaient pas faire préférer le débarcadère de l'île Lacroix.

Arrêté et délibéré en séance, à Rouen, le 31 mai 1842.

Le Secrétaire,	*Le Président,*
F. DUJARDIN Aîné.	LEMOYNE-JOURDAINNE.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

EMPLACEMENT DU DÉBARCADÈRE DE ROUEN

(*Extrait de la* REVUE DE ROUEN, *n° de Mai* 1842.)

La Chambre des députés est saisie, en ce moment, d'un projet de loi relatif au *prolongement jusqu'au Havre*, du chemin de fer de Paris à Rouen.

Nous ne nous proposons pas aujourd'hui d'entrer dans l'examen détaillé de ce projet; nous voulons seulement appeler l'attention de nos lecteurs sur un point qui nous paraît fort intéressant pour le pays. Nous avons sous les yeux un plan, en cinq feuilles, du tracé depuis Rouen jusqu'au Havre, publié au Havre par le libraire Lenormand de L'Osier[1], et, en rapprochant ce plan des indications qui ont été insérées il y a quelques jours dans le *Journal de Rouen*, nous devons le considérer comme parfaitement conforme au projet proposé aux chambres, au moins en ce qui concerne le passage autour de Rouen, que nous avons principalement en vue dans cet article.

Suivant ce projet, la ligne qui doit se diriger sur le Havre se détache de celle de Paris au hameau de Quatre-Mares, à 3 kilomètres de l'entrée de Rouen. Elle se dirige obliquement, et en remblai, vers le fleuve, qu'elle traverse sur deux ponts, à 14 mètres au-dessus de l'étiage, en passant sur l'extrémité sud-est de la petite île dite de Brouilly, qui se trouve en amont de l'île Lacroix, franchit, sur un pont, la route de Rouen à Mantes (route de Paris par en bas), et s'avance en tranchée vers la montagne Sainte-Catherine, qu'elle perce par un tunnel de 790 mètres de longueur. Le chemin de fer traverse ensuite la vallée de Darnétal sur un remblai de 19 mètres, qui passe sur la rue Préfontaine à plus de 2000 mètres au-delà du point où elle se sépare de la rue du Faubourg-Martainville, et de là il vient, en faisant une grande courbe, entrer en tranchée dans la rampe extérieure du boulevard Beauvoisine, au point, à peu près,

où se réunissent la rue Longue et la rue Traversière. C'est là qu'est placé le débarcadère du Havre. Le chemin de fer suit alors le boulevard Beauvoisine, jusqu'à la place de ce nom, dans une tranchée latérale, couverte d'une voûte; il franchit en souterrain les faubourgs Bouvreuil et Cauchoise, et sort enfin de Rouen en se dirigeant vers le côteau de Déville, où il se rapproche de la route de Dieppe, etc.

C'est donc au-dessus de la place Saint-Hilaire[1], à l'endroit le plus élevé de la ville, que se trouve placé le débarcadère du Havre, c'est à-dire que les voyageurs et les marchandises qui, de Rouen, iront au Havre, ou du Havre viendront à Rouen par le chemin de fer, devront traverser toute la ville, en commençant par les quartiers les plus désagréables, et parcourir une distance de 2 kilomètres, pour arriver, soit au lieu de leur départ, soit à leur destination en ville. Car on ne peut se dissimuler que c'est le commerce surtout qui usera du chemin de fer, et tout le monde sait que le commerce habite précisément l'extrémité de la ville opposée au point que nous venons d'indiquer. A-t-on bien songé, en choisissant cet emplacement, aux frais énormes dont on grève les voyageurs, et surtout les marchandises qui prendront le chemin de fer?

Certes, si une pareille disposition devait être maintenue, il faudrait renoncer à jamais faire voyager par le chemin de fer aucune espèce de marchandises entre Rouen et le Havre. Nous espérons démontrer, en peu de mots, que ce tracé peut être facilement remplacé par un autre moins long, moins dispendieux, qui a l'avantage de placer le débarcadère du Havre au quai même de Rouen, et que, dès-lors, il n'y a aucune raison de rester dans les termes du projet.

Nous avions cru, d'abord, que la longueur du trajet de Quatre-Mares, point de départ, à l'entrée du boulevard Beauvoisine, et les deux grandes courbes que décrit le chemin dans cet intervalle, étaient motivées par la nécessité de racheter la différence de niveau qui existe entre ces deux points; depuis, surtout, que le chemin de fer de Paris à Rouen se trouve établi, dans la traverse de Sotteville, sur un niveau inférieur à celui qui avait été indiqué pour ce même passage, par le projet primitif de M. Polonceau. Mais le rapprochement de diverses données des deux projets nous a bientôt convaincu que ce motif n'était pour rien dans le nouveau tracé. En effet, en partant de Sotteville, en-

[1] Au moment où ceci a été écrit, le rapport de la commission n'était pas encore connu.

viron à l'endroit où commence la rue de la Grenouillette, M. Polonceau se dirigeait vers la Seine par une grande courbe qui atteignait le fleuve au point, à peu près, où aboutit l'avenue de Grammont, après avoir traversé le Grand-Cours sur une arcade de 10 *mètres* de hauteur, à la suite de laquelle se rencontraient deux ponts assis sur l'extrémité sud-est de l'île Lacroix. De là il entrait sous la côte Sainte-Catherine, en passant au-dessous de la route de Paris, dans le voisinage de l'église *Saint-Paul*, par un souterrain de 560 *mètres* de longueur ; le viaduc destiné à traverser ensuite la vallée de Darnétal devait avoir 16 *mètres d'élévation*, après quoi le chemin se dirigeait vers l'angle des rues Longue et Traversière, pour continuer au-delà, dans une direction semblable à celle du nouveau projet. Nous avons vu que ce nouveau projet traverse la Seine sur deux ponts d'une élévation de 14 *mètres* au-dessus de l'étiage ; M. Polonceau n'indiquait pas la hauteur de ses deux ponts, mais ils étaient précédés d'une arcade de 10 mètres sur le sol. Or, de 10 mètres sur le sol à 14 mètres au-dessus de l'eau, il ne doit pas y avoir une grande différence, et, s'il y en a une, elle est plutôt en moins dans le projet de M. Polonceau ; mais cela est surtout remarquable dans le viaduc destiné à franchir la vallée de Darnétal, lequel, dans le projet de M. Pelonceau, devait avoir seulement 16 mètres, et qui en a 19 dans le nouveau projet. L'abaissement de niveau dans l'arrivée à Rouen du chemin de Paris n'a donc été pour rien dans la longueur du tracé entre ce point et le boulevard Beauvoisine, puisque M. Polonceau, dont le point d'arrivée était plus élevé, qui, par conséquent, pouvait, pour se rendre au même point extrême (le boulevard Beauvoisine), toucher des points intermédiaires plus élevés que le nouveau projet, a précisément fait le contraire. Cette nécessité du long parcours du nouveau projet n'existant pas, nous n'avons pas à craindre qu'on nous l'oppose comme un obstacle à la rectification que nous allons demander dans ce tracé, dans l'intérêt de Rouen et du Havre, ces deux villes étant également intéressées à avoir un moyen de communication qui facilite autant que possible leurs nombreuses relations de toute espèce.

Nous n'avons pas à revenir sur les inconvéniens du débarcadère placé à Saint-Hilaire ; ils sont évidens, et ne feront pas l'ombre d'un doute pour ceux qui connaissent la ville de Rouen. Il est tout aussi incontestable que si l'on pouvait établir le débarcadère sur l'île Lacroix, à l'une des extrémités du port de Rouen, on mettrait cet établissement beau-

coup plus à la portée de tous ceux qui seront à même d'en user, et on réduirait dans une proportion considérable les dépenses de temps et d'argent qu'occasionnerait l'embarcadère de Saint-Hilaire.

Ceci posé, nous demanderons pourquoi on a abandonné l'ancien tracé de M. Polonceau, — qui passait sur l'extrémité sud-est de l'île Lacroix, et qui offrait le moyen d'établir là un débarcadère commode et au centre des affaires, — pour aller chercher un tracé nouveau, plus long, plus dispendieux, et si contraire aux intérêts du pays! On nous répondra peut-être que M. Polonceau n'avait pas indiqué la place de son débarcadère pour le Havre dans l'île Lacroix. Cela est vrai, mais c'eût été la conséquence inévitable de son tracé; et si une fois on fût arrivé à exécuter son projet, on n'eût pas manqué de s'en apercevoir, tandis que cela devient impossible si l'on adopte le tracé nouveau, qui ne paraît, d'ailleurs, être motivé par aucune considération; car il faut bien remarquer que les pentes, dans le projet de M. Polonceau, n'excédaient pas 5 millimètres, et que ce maximum, qui a été accordé dans le chemin de fer de Paris à Rouen, ne peut manquer de l'être également dans celui de Rouen au Havre.

Nous pensons donc que, dans l'intérêt des Havrais et des Rouennais, qui doivent désirer de voir établir entre leurs deux ports le moyen de communication le plus facile et le plus commode, il y a lieu de modifier, ainsi qu'il suit, le tracé du chemin du Havre autour de Rouen, et dans son raccordement avec le chemin de Paris à Rouen.

Le point de séparation de la ligne du Havre se ferait à Sotteville, vers l'entrée de la rue de la Grenouillette. De là, le chemin se dirigerait, par une grande courbe de plus de 1000 mètres de rayon, vers le point du Grand-Cours où aboutit l'avenue de Grammont; la traverse du Grand-Cours se ferait sur une arcade de 10 mètres, suivie d'un double pont sur l'île Lacroix, et d'un tunnel sous la route de Paris et la côte Saint-Catherine, à la sortie duquel le chemin s'établirait sur un viaduc pour la traverse de la vallée de Darnétal. Toute la partie de ce tracé comprise entre l'avenue de Grammont et la rue Préfontaine, près la nouvelle rue Descroizilles, formerait un seul alignement droit. De ce point jusqu'à la rencontre des rues Longue et Traversière, on décrirait une courbe de 800 à 1000 mètres de rayon. Ce tracé a 2000 mètres de moins que celui du projet; il permet d'établir, dans l'île Lacroix, un débarcadère commode pour tout le monde, à la portée de ceux qui sont dans le cas de faire le plus grand usage du chemin de fer; et il devra encore être moins dispen-

dieux que l'autre, non seulement à cause de la différence de longueur, qui est déjà d'une certaine importance, puisqu'il s'agit de 2000 mètres, mais à cause des travaux d'art, qui sont moins considérables, comme nous allons le prouver.

Il n'est pas question, dans le nouveau projet, de rien de semblable à l'arcade qui doit traverser le Grand-Cours, dans le tracé que nous indiquons; mais ce nouveau projet parle de deux ponts de 14 mètres au-dessus de l'étiage; or, cette élévation des ponts suppose nécessairement des travaux élevés sur la rive, pour y aborder; et la nécessité de laisser libre le chemin de halage implique la nécessité de donner à ces travaux une solidité qui permette d'y établir des pertuis : il y aura donc à peu près égalité sur ce point. Mais le tunnel de Sainte-Catherine, qui doit avoir, dans le projet, 790 mètres de longueur, non compris le pont sur la route de Mantes, qui le précède, ne doit avoir en tout que 560 mètres dans le tracé indiqué par M. Polonceau, ce qui donne en moins un pont et 230 mètres de tunnel. L'île Lacroix, plus grande que l'île Brouilly, offrira probablement aussi plus de solidité, et exigera moins de dépense pour asseoir les culées des deux ponts qui doivent y être établis; enfin, le viaduc de la vallée de Darnétal devra être moins long, et par conséquent moins dispendieux au point où nous l'indiquons, qu'au point plus éloigné où il devrait se trouver dans le nouveau projet.

Il y a donc mille raisons pour une de demander cette rectification au tracé, et nous pensons qu'elle ne devra souffrir aucune difficulté, car les concessionnaires ont intérêt à ce que le chemin desserve utilement tous les points de son parcours, et ce but ne serait rempli qu'imparfaitement par le tracé que nous combattons.

Ajoutons deux concessions hypothétiques pour lever toute espèce de doute. Lorsqu'il serait prouvé que notre projet dût entraîner, non seulement une dépense égale à l'autre, mais même une augmentation de dépense, ce qui ne nous paraît pas possible, nous penserions encore qu'il devrait être préféré, car deux villes comme Rouen et le Havre méritent bien qu'on fasse quelque chose pour s'accommoder à leurs besoins. Et le produit viendrait certainement compenser, et au-delà, le surcroît de dépense.

En second lieu, si l'on venait prétendre que les raisonnemens que nous avons basés sur les calculs de M. Polonceau, manquent d'exactitude, soit parce que cet ingénieur se serait trompé sur les hauteurs (ce que nous ne croyons pas), soit parce que nous aurions mal interprété sa pensée

(ce que nous ne croyons pas davantage), si, enfin, on soutenait qu'il y a nécessité absolue de racheter des différences de niveau, en allongeant le parcours de Saint-Hilaire au point de raccordement avec le chemin de Paris, cette nécessité établie se concilierait encore avec la partie essentielle de notre projet, le passage et l'établissement du débarcadère sur l'île Lacroix; il suffirait, en effet, de reporter à Quatre Mares, où même plus loin, la jonction de la ligne du Havre à celle de Paris, au lieu de la faire à Sotteville, comme nous le demandons, en établissant les deux chemins parallèlement l'un à l'autre, mais sur un niveau différent. De cette manière, le pis qui pourrait nous arriver serait de renoncer à l'économie que nous espérions trouver dans une réduction de 2000 mètres de chemin de fer; mais, ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'essentiel, dans ce cas, n'est pas la question d'argent; dans les dépenses énormes que doit entraîner le passage de Rouen, quelques centaines de mille francs ne peuvent point arrêter; ce qu'on doit considérer uniquement, c'est l'utilité des travaux, c'est leur appropriation complète aux besoins de la localité.

Mais nous avons tout lieu de croire qu'on ne sera pas contraint d'en venir à ces extrémités, et que la rectification que nous proposons pourra être exécutée et porter ses fruits, sans occasionner aucun accroissement de dépense. Nous appelons donc sur ce point, de la manière la plus pressante, l'attention des concessionnaires et des représentans du pays, de ceux surtout qui sont chargés des intérêts du département et de la ville de Rouen.

Imp. de Nicétas PERIAUX.

CHEMINS DE FER.

LIGNES DU NORD ET DE L'EST.

Entrée dans Paris.

MÉMOIRE

ADRESSÉ

AUX DEUX CHAMBRES ET AU MINISTÈRE,

par les Délégués de la Majorité des arrondissements de Paris.

AVIS.

L'ancien clos Saint-Lazare, de 160,000 à 200,000 mètres d'étendue, est situé *dans Paris* entre la barrière du faubourg Poissonnière et celle de Saint-Denis, derrière la nouvelle église de Saint-Vincent de Paule, vis-à-vis la rue Hauteville; et à une distance de 12 minutes du boulevard Bonne-Nouvelle.

Imprimerie de Hennuyer et Turpin, rue Lemercier. 24, Batignolles.

CHEMINS DE FER.

LIGNES DU NORD

ET DE L'EST.



Imprimerie de Hennuyer et Turpin, rue Lemercier, 24, Batignolles.

Chemins de Fer.

LIGNES DU NORD ET DE L'EST

MÉMOIRE

adressé

AUX DEUX CHAMBRES ET AU MINISTÈRE.

Les Chambres sont saisies, une fois encore, du projet de loi sur les chemins de fer.

M. le ministre des Travaux publics a trop bien démontré l'urgence de l'exécution des grandes lignes, pour qu'un nouvel ajournement soit possible. Cette année même, il n'en faut pas douter, les travaux seront ouverts.

Néanmoins, une question se présente; question qui, bien que secondaire, a une grande importance pour les intérêts généraux, pour ceux de la ville de Paris, pour son commerce; nous voulons parler du choix de l'emplacement des gares des diverses lignes, à leur entrée dans Paris.

L'administration, nous le savons, n'a jamais hésité. Ainsi, pour la ligne du Nord, elle a plusieurs fois déjà prescrit le nouveau quartier Poissonnière, les terrains qui se trouvent entre la barrière de ce nom et la barrière Saint-Denis, et le projet de loi de l'honorable

M. Teste a sanctionné la préférence constante de l'administration.

Des motifs sérieux ont déterminé le choix de cet emplacement; leur énumération trouvera sa place dans ce Mémoire. Ils sont puisés dans les intérêts généraux du pays, dans ceux du commerce, dans ceux de la ville de Paris, qui tous pourraient souffrir des encombrements des retards dans les services, occasionnés par une gare trop exiguë, mal placée ou déjà employée au service d'une autre compagnie; enfin, dans l'économie de l'exploitation du chemin et dans celle de la construction même de la gare.

Cependant une proposition a été faite à l'administration par M. Émile Péreire, directeur des compagnies de Saint-Germain et de Versailles (rive droite); et la commission de la Chambre des députés, malgré l'avis constant des Ponts-et-Chaussées et du gouvernement, semble avoir, dans son rapport, laissé cette question indécise. C'est donc un devoir pour nous de réclamer contre la proposition Péreire au nom des intérêts municipaux.

Sous le prétexte de la réunion des chemins du Nord et du Midi, M. Péreire propose de consacrer sa gare actuelle au service

1° Du chemin de fer du Nord;

2° Du chemin de fer de Chartres et de Tours, que M. Péreire regarde comme la tête du chemin de fer du Midi.

C'est-à-dire que cette gare servirait alors à l'exploitation

1° De la ligne de Saint-Germain;

2° De celle de Versailles;

3° De celle de Rouen, et plus tard, du Havré;

4° De celle de Lille, de Valenciennes et de Calais;

5° De celle de Chartres, de Tours et de Bordeaux, puis de Nantes.

On le voit, la proposition de M. Pereire est large. Elle ne tend à rien moins qu'à remettre entre ses mains la clef des grandes lignes de chemins de fer, à rendre toutes les entreprises tributaires de la Compagnie qu'il dirige.

Encore si cette Compagnie proposait d'exécuter à ses frais, ou avec un risque quelconque, les lignes de Lille et de Bordeaux, il conviendrait d'examiner si, en compensation de ses efforts, l'État peut consentir à porter en sa faveur un préjudice immense à tous les intérêts qui sont confiés à sa sollicitude.

Mais telle n'est pas la proposition de M. Péreire. Il se borne à dire :

« Ma gare est prête; elle m'a coûté sept à huit millions; détournez vers elle les chemins de fer; faites-en le centre du mouvement général, et payez à mes actionnaires une redevance invariable, quelles que soient d'ailleurs les chances que ma proposition doive faire subir à l'exploitation de ces lignes. »

Voilà, réduite à sa plus naïve expression, la proposition de M. le directeur de la Compagnie de Saint-Germain.

Le cri de réprobation qui a accueilli la lettre de M. Pereire devrait nous dispenser de la combattre. Néanmoins, la ville de Paris est trop intéressée à rétablir les faits, pour que nous hésitions à le faire, et à éclairer, s'il en est besoin, l'administration qu'on cherche à égarer.

Nous l'avons dit, le prétexte dont se sert M. Péreire

est celui de la réunion des chemins de fer du Nord et du Midi.

Pour que cette réunion fût possible à la rue Saint-Lazare, il fallait bien que M. Péreire proposât à l'État de détourner par Chartres la ligne de Tours, et plus tard de Bordeaux, qui naturellement devait passer par Orléans.

C'est en effet ce que demande M. Péreire, au risque de renouveler la faute commise par les deux chemins de Paris à Versailles, et sans s'inquiéter des 120 kilomètres de chemin exécutés entre Paris et Orléans, et des 40 millions déjà engagés par la compagnie pour atteindre le même but.

La sagesse des Chambres, nous le savons, rejettera ce projet désastreux. L'État, qui s'épuise pour la création des chemins de fer, ne saurait permettre qu'ils devinssent un moyen de monopole pour quelques-uns. Il repoussera une combinaison qui aurait pour effet d'assujettir tous les services à une compagnie préexistante.

Si l'État ne se réserve pas l'exploitation des lignes, il ne veut pas abdiquer son contrôle. L'échelle des tarifs doit rester entre ses mains un moyen de compenser les intérêts de tous. Il ne peut vouloir aliéner cette puissance par des engagements pris à l'avance.

D'ailleurs, quand on entreprend à la fois tant de travaux gigantesques, les fortifications de Paris et les grandes lignes de chemins de fer, on ne saurait trop être ménager des ressources de la France. Toutes les compagnies, sans en excepter celle de Saint-Germain, ont recours aux capitaux du pays, sans lesquels leur œuvre resterait imparfaite. Leur prudence actuelle rend au gouvernement toute liberté d'action, il n'a pas de sacri-

fices à faire pour elles; il n'a pas à hésiter entre leur intérêt et celui de la communauté.

Mais si nous sommes rassurés de ce côté, s'il est évident que la demande que fait M. Péreire de la ligne du Midi par Chartres sera rejetée, il n'est pas certain qu'il ne persiste dans sa proposition d'une gare commune, à la rue Saint-Lazare, pour les voyageurs de tous les chemins de fer qu'il pourrait contraindre à cette *banalité*, et d'une gare commune, aux Batignolles, pour les marchandises.

M. Péreire affirme que les gares communes offrent de grands avantages; que celle qu'il a construite suffit à tous les besoins; qu'à Manchester on s'occupe d'une réunion semblable de tous les chemins, et qu'enfin, loin de nuire au commerce, l'établissement d'une gare commune de marchandises aux Batignolles épargnera une dépense actuelle de 8 à 10 millions, et offrira au commerce une économie annuelle de 800,000 francs. Il insiste surtout sur l'économie que cette gare commune doit offrir aux marchandises en transit.

Ces assertions, nous regrettons de le dire, ne sont basées sur aucun fait : nous allons le démontrer.

GARES COMMUNES.

Il faut le reconnaître, dans l'origine des chemins de fer, surtout lorsqu'il s'agissait de lignes fort courtes, comme celles de Saint-Germain et de Versailles, les habitants des villes avaient cru à l'avantage d'une réunion des gares. Les compagnies espéraient par là diminuer le chiffre de leurs dépenses. La ligne nouvelle évitait ainsi l'achat de terrains dispendieux; la ligne

ancienne trouvait, dans une redevance annuelle, une compensation de ses dépenses. Cependant, malgré ces avantages, les embarras causés par l'affluence des voyageurs, les discussions d'intérêt entre les compagnies, les circonstances particulières à chacune de ces entreprises, firent bientôt reconnaître l'erreur; on abandonna l'idée des gares communes. On peut lire ce qu'a écrit à cet égard M. Bineau dans son livre sur les railways d'Angleterre.

« Les dépenses considérables que présentent, en gé-
« néral, les entrées dans les villes, avaient fait d'abord
« songer à rendre les entrées communes à plusieurs
« lignes. L'expérience acquise a fortement modifié
« ces idées, et quoique l'on commence à mieux com-
« prendre que jamais en Angleterre la nécessité de di-
« minuer les frais d'établissement des chemins de fer,
« les entrées communes sont vues en général avec défa-
« veur. Ainsi le Great-Western se félicite des difficultés
« qui, survenues à l'origine, l'ont obligé à faire une en-
« trée distincte. »

Depuis, on sait qu'une enquête parlementaire a signalé les dangers qu'offre l'entrée commune de plusieurs chemins sur la ligne de Greenwich.

Si donc les entrées communes sont considérées généralement comme désavantageuses, même avec les économies que présentent quelques-unes d'entre elles, qu'est-ce donc lorsque, comme pour celle que propose M. Péreire, ce serait la cause d'une dépense considérable?

On s'appuie cependant aujourd'hui de ce qui se passe à Manchester. Là, en effet, les diverses compagnies de chemins de fer pressent en ce moment la compagnie

de Liverpool à Manchester de consentir à une réunion. Mais, qu'on ne le perde pas de vue, ce n'est pas à vrai dire une gare, une entrée commune que réclament les chemins de fer qui passent à Manchester, c'est simplement un chemin de jonction qui leur permette de mener directement à Liverpool, sans transbordement, les marchandises qu'ils y transportent.

Les motifs qui déterminent cette réclamation sont donc faciles à saisir.

Liverpool est le deuxième port d'Angleterre et du monde entier. Après Londres, c'est Liverpool qui opère sur le tonnage le plus considérable. Toutes les marchandises destinées à l'Amérique, toutes les importations de cette partie du monde pour les divers comtés d'Angleterre, viennent toucher ce port de mer. Ce n'est pas seulement Manchester, par ses cotons, qui a des relations colossales avec Liverpool; c'est encore Leeds pour l'exportation de ses draps; Sheffield pour sa coutellerie; Birmingham pour sa quincaillerie, ses armes, ses plaqués; Coventry pour ses soieries; Stafford pour ses poteries; Hull pour la communication des deux mers; Newcastle pour son combustible, etc.

De presque tous ces centres d'industrie, des lignes de chemins de fer se sont dirigées vers Liverpool. Manchester se trouvait sur le passage de la plupart d'entre elles; elles y étaient attirées par le chemin déjà créé de Manchester à Liverpool, qui les dispensait de passer outre.

Aujourd'hui, quel est le but de leurs efforts? A Manchester, de la gare de chaque chemin de fer, les marchandises sont dirigées vers celle du chemin de Liverpool. Cette rupture de charge est une cause de dépenses, et c'est pour s'y soustraire que toutes les com-

pagnies, et que le commerce lui-même demandent une jonction qui les en dispense, et à laquelle cependant la compagnie du Liverpool s'est jusqu'à ce jour refusée.

De cette réunion, si elle a lieu, résultera la communauté de passage pour tous les chemins sur le chemin de Liverpool; mais ce n'est pas là une entrée commune, un *terminus* commun à toutes les entreprises.

Paris, d'ailleurs, se trouve-t-il dans les mêmes conditions? Est-il, comme Manchester, pour presque tous les chemins qui s'y réunissent, un lieu de simple passage, un *relai* pour aller plus loin? ou bien Paris est-il un grand centre de consommation vers lequel convergent tous les chemins de fer, et où doivent se disperser à l'instant tous les voyageurs, toutes les marchandises qu'ils amèneront?

Paris est en même temps le foyer de la civilisation européenne, le centre d'une consommation prodigieuse et d'une production manufacturière qui accroît chaque jour son activité. Sa position est comparable à celle de Londres. Paris est, pour la France, le *but* des chemins de fer.

M. Péreire, pour la réunion qu'il propose, fait valoir les intérêts du transit. Nous ne croyons pas que ce commerce soit aussi considérable que le dit M. Péreire; mais s'il l'était, ce serait une raison de plus pour éviter l'encombrement de la gare, d'autant plus que la réunion des chemins de fer, si elle était jugée nécessaire, pourrait être réalisée sans de tels embarras. En effet, l'année dernière on a proposé d'établir sur les glacis ou sur le chemin de ronde de la place un chemin de fer de ceinture qui servirait à relier les diverses lignes entre elles. Si cette idée était adoptée, nulle difficulté n'exis-

terait quant à l'achat des terrains; et comme pour un tel chemin, destiné à être desservi par des chevaux, il ne serait nécessaire d'avoir ni des pentes faibles ni des courbes à grand rayon, l'exécution en serait facile et presque sans frais.

Quant à l'utilité spéciale d'unir entre eux les chemins du Nord et de Rouen, nous rappellerons que ce n'est pas à Paris même, mais à Pontoise, que les projets proposent de l'effectuer. A cette hauteur, en effet, les deux lignes du Nord et celle de Rouen ne sont qu'à onze kilomètres de distance.

Cette coupure épargnerait donc aux marchandises passant de l'un à l'autre chemin, un détour de 50 à 60 kilomètres. C'est une économie notable, et dont il importe de tenir compte.

INTÉRÊTS DU COMMERCE.

Si, malgré ce qui précède, et l'opinion unanime des ingénieurs et des directeurs de chemins de fer, on admettait que les gares communes n'ont pas tous les inconvénients qu'on leur attribue, il resterait encore à prouver si la gare de Tivoli, placée à l'extrémité de Paris, dans un quartier privé de larges issues, où déjà l'encombrement se fait sentir, doit être préférée à celle du quartier Poissonnière. Or, c'est ce que ne sauraient faire toutes les assertions de M. Péreire.

Nous n'insisterons pas sur la nécessité de mettre les chemins de fer le plus directement possible à la portée du commerce et des centres d'activité. Si l'on s'écarte de la ligne directe, et la plus courte, ce ne peut être que pour desservir en passant d'autres centres impor-

tants aussi, et non pour s'en éloigner. Pourquoi ces principes seraient-ils oubliés lorsqu'il s'agit de Paris?

Paris, en effet, n'est point homogène; il est trop vaste pour qu'il soit sans importance de le toucher par un de ses points quelconques. Chacun de ses quartiers doit être considéré comme un centre d'activité différente. Au faubourg Saint-Germain, les études et l'oisiveté riche. Au faubourg Saint-Honoré, à la Madeleine, près du chemin de Saint-Germain, les chancelleries et les rentiers. Au quartier Saint-Denis et Saint-Martin, et tout le troisième arrondissement, l'industrie encore, l'industrie riche, l'*article Paris;* mais en même temps, près des boulevards, dans les faubourgs Saint-Denis et Saint-Martin, le commerce, les arrivages, les entrepôts, le mouvement du roulage. Cette statistique est à la portée de tous. Dans quel but irait-on placer la gare des grands chemins à l'une des extrémités de Paris, dans un quartier isolé du commerce, lorsqu'à moindres frais on peut les faire arriver immédiatement aux quartiers qui doivent alimenter leur activité?

Les chemins de fer de Paris à Saint-Germain et à Versailles sont destinés, sans plus, aux délassements de la population parisienne. Les dimanches et les jours de fête, l'affluence des voyageurs y rend le service très-difficile, et oblige les employés à une attention soutenue. Malgré toutes ces précautions, de fréquents retards s'y présentent tant au départ qu'à l'arrivée. Que serait-ce donc lorsque le service de trois grands chemins de fer nouveaux serait établi dans cet étroit espace!

N'est-ce pas dans la prévision de cet encombrement que le gouvernement s'était réservé, par l'article 2 du cahier des charges de la concession du 22 mai 1840,

accepté le 23 du même mois, le droit d'obliger la Compagnie de Rouen à avoir une entrée dans Paris spéciale et distincte de celle du chemin de Saint-Germain, en supprimant tout ou partie du parcours commun aux deux lignes? et n'est-ce pas aussi cette crainte et l'exiguité de la gare de Tivoli qui ont porté cette Compagnie à construire à Batignolles sa gare de marchandises [1]?

A la vérité, le chemin actuel comporte jusqu'au point de bifurcation quatre voies de fer, que M. Péreire se propose de porter à six voies à ses frais, si le gouvernement accepte ses offres. Mais cette addition de deux voies sera-t-elle suffisante pour le service? Nous ne le pensons pas. La Compagnie de Rouen réclame pour son ervice particulier deuxvoies au moins. Si déjà trois voies sur les quatre voies actuelles sont employées aux services de Versailles et de Saint-Germain, comment M. Péreire pourra-t-il satisfaire aux besoins de la Compagnie de Rouen, de celle du Nord, de celle du Midi?

D'ailleurs, ne doit-on pas prévoir le moment où l'État se trouvera dans la nécessité d'expédier par nos chemins de fer, et au premier ordre, un corps d'armée tout entier? A quelle confusion, à quel désordre l'exiguité de la gare de Saint-Germain, encombrée des services de Saint-Germain, de Versailles, de Rouen, de Chartres, du Nord, etc., etc., ne donnerait-elle pas lieu? Nous savons bien que l'État aurait le droit de suspendre ces services pendant tout le temps de l'embarquement; mais à quoi bon une telle perturbation? Il faudra donc prévenir à l'avance les convois déjà en route, ou bien s'y prendre

[1] Le gouvernement avait fait la condition au chemin des Plateaux de l'exploitation en commun avec la ligne du Nord, qu'il se réservait, de la vallée de Montmorency, si productive sous tous les rapports.

encore plus tôt pour les arrêter avant le départ de chaque extrémité de toutes les lignes? En ce cas, que devient l'avantage du chemin de fer? Un retard de vingt-quatre heures ne peut-il pas déjouer tous les calculs? La divulgation de ce départ projeté n'est-elle pas de nature à compromettre les effets qu'on en attend? Jettera-t-on ainsi, sans aucun avantage, le désordre dans de nombreux services, et l'épouvante ou du moins l'inquiétude dans toutes les populations que ces mesures de précaution indispensables atteindront?

Dans une gare séparée, vaste et spéciale, rien de tout cela n'est à redouter. Les troupes défilent librement, sans rencontrer d'embarras : elles s'embarquent sans désordre, elles partent aux heures ordinaires des convois, elles arrivent à leur destination sans que personne ait été informé de leur départ. Quelques machines additionnelles, quelques wagons de plus, voilà tout ce qui est nécessaire à ce service important.

Nous ne disons pas que pour un parcours peu prolongé il ne soit pas possible d'organiser un service de départs et d'arrivées tel qu'on n'y trouve rien à redire; mais organiser n'est point pratiquer, et il n'est pas nécessaire de se créer des embarras, lorsqu'en même temps il n'y a aucune compensation, mais au contraire mille inconvénients plus graves encore; une plus grande dépense, un plus grand éloignement du centre, plus de temps perdu pour le commerce, plus de frais pour la marchandise.

La gare de Tivoli, même avec les six voies qui la desserviraient, ne serait donc nullement en harmonie avec le service des chemins de fer qu'on propose d'y établir; et pourtant cette gare est bornée de tous côtés. Les 23,000

mètres qu'elle comporte ne peuvent être augmentés sans des dépenses considérables. Et M. Péreire n'y songe pas, puisqu'il affirme que l'étendue de sa gare est suffisante pour tous les besoins. D'ailleurs, cette extension est rendue d'une difficulté extrême par la nature même des choses; la gare de Tivoli est à 8 mètres en contre-bas du sol [1].

Quant aux abords de la gare, M. Péreire est moins positif: dans le *Journal des Débats* du 30 mars, les défenseurs du projet de M. Péreire regardent comme indispensable de dégager les rues qui aboutissent à la gare de la rue Saint-Lazare; lui-même reconnaît les embarras actuels qui l'obstruent, puisqu'il demande à la Ville d'élargir, aux frais de l'administration, les rues qui aboutissent à sa gare. Si dans l'état actuel des choses cet élargissement est tellement urgent que M. Péreire le regarde comme d'*utilité publique,* ne deviendra-t-il pas indispensable lorsque les services de la Compagnie de Rouen seront organisés, sans même que de nouveaux chemins de fer viennent encore emprunter cette entrée?

Alors ce ne serait plus l'élargissement des rues qu'il faudrait demander, ce serait leur suppression totale.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que c'est plutôt une gare spacieuse, qu'un grand nombre de voies qui sont nécessaires à l'exploitation d'un grand chemin de

[1] L'étendue réelle de la gare de Tivoli n'est pas 23,000 mètres, mais seulement 9,500. En effet,

Les bâtiments, cours extérieures, boutiques, occupent.	4,000 m.
L'espace compris entre le pont et le tunnel, et qui est destiné au service des aiguilles, que leur proximité rend incommode et difficile	9,500 m.
Total à retrancher de la gare proprement dite ou débarcadère .	13,500

fer; et cette gare spacieuse, répétons-le jusqu'à satiété, elle n'est pas possible à la rue Saint-Lazare.

L'encombrement actuel n'est pas dû aux transports des marchandises; il n'est causé que par l'affluence des voyageurs. Aussi M. Péreire a-t-il bien compris qu'il était complétement impossible d'établir dans Paris même le service des marchandises des chemins de fer qu'il cherche à y réunir.

Il propose donc que la gare générale de chacun de ces nouveaux chemins soit transportée à l'extrémité des Batignolles, à côté de celle que la Compagnie de Rouen se voit dans la nécessité d'y établir. Ainsi, ce n'est plus seulement une gare commune, à la rue Saint-Lazare, à Paris, loin du centre commercial, dans un quartier qu'il encombre déjà, que M. Péreire propose pour les nouveaux chemins de fer du Nord et du Midi; c'est un débarcadère situé à l'extrémité d'un village, à 6,000 mètres de la douane, du Paris commercial, de la rue Saint-Denis; à une distance plus grande encore des magasins et entrepôts des marchandises de grande consommation, à La Villette et à La Chapelle.

FRAIS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Les frais exorbitants qu'un pareil arrangement imposerait aux marchandises peuvent être facilement appréciés.

L'Entrepôt des Marais reçoit chaque année 40 millions de kilog. de marchandises, ainsi que l'indique le tableau suivant :

ENTREPOT DES MARAIS.

MOUVEMENT DES MARCHANDISES PENDANT L'ANNÉE 1841.

MARCHANDISES.	EXISTENCES au 1er ja. 1841.	ENTRÉES en 1841.	SORTIES en 1841.	EXISTENCES au 31 déc. 1841.
	kil.	kil.	kil.	kil.
Bois d'ébénisterie et de teint.	875,154	3,385,075	3,543,610	716,619
Cacao	222,830	585,310	498,604	309,536
Café	2,059,146	2,764,266	3,410,323	1,413,089
Crins, cornes, fanons, peaux.	10,328	87,955	65,997	32,286
Drogueries et teintures	74,809	278,016	260,941	91,884
Fromages	2,485	10,676	9,115	4,046
Gommes et sucs végétaux.	59,389	57,189	80,313	36,265
Huiles	35,760	55,945	89,628	2,077
Indigo	4,827	30,153	32,529	1,951
Laines	163,637	1,043,989	994,225	213,401
Machines	14,971	52,621	54,817	12,775
Marbres et albâtres	262,440	458,777	475,366	245,851
Métaux	2,447,972	5,248,751	5,323,691	2,373,032
Nacres	139,923	273,965	322,713	91,175
Nitrates de soude et potasse.	7,324	808,011	810,039	5,296
Poivre	83,805	97,606	149,645	31,766
Potasse et perlasse	28,259	102,397	111,268	19,388
Riz, sagou, pâtes diverses.	15,067	31,188	37,315	8,940
Sucre	2251,363	2,4683,428	24,081,035	2,853,756
Suif	»	280,951	262,642	18,309
Thé	12,973	87,235	71,548	28,660
Tissus divers	70,319	150,941	164,628	56,632
Vins, rhum, tafia, etc.	100,225	70,412	60,395	110,242
Articles divers	73,839	222,251	202,063	94,027
Marchandises prohibées	6,716	109,297	84,873	31,140
	9,023,061	40,976,485	41,197,323	8,802,143

Les prix actuels du camionage pour les grandes distances dans Paris, sont de 2 fr. par tonneau.

Ces prix, de la gare de Batignolles, ne sauraient être de moins de . . . . 2 fr. 50 c.

De la gare Poissonnière, ils seraient seulement, vu la faible distance de ce quartier à l'Entrepôt, et la pente douce et descendante qui y mène . . . . » 75

Différence en plus. 1 75

C'est, avons-nous dit, sur un total de 40 millions de

kilogrammes, ou 40,000 tonneaux, qu'opère l'Entrepôt des Marais.

Multipliant cette quantité par 1 fr. 75 c. de surcharge, nous trouvons de ce seul chef un impôt de . 70,000 fr.

Quant aux marchandises destinées au commerce d'exportation, le résumé suivant du mouvement de la douane, en 1841, démontre le préjudice nouveau de l'éloignement qu'on propose :

Nombre de colis	211,356
Valeur.	152,094,130
Poids.	18,514,437

Comme beaucoup de colis ne sont pas douanés à Paris, ce n'est pas trop que de porter à 20,000 tonneaux le chiffre total de ce commerce. La surtaxe de 1 fr. 75 c. s'élève donc à. 35,000

TOTAL. . . . . . 105,000 fr.

On dira peut-être qu'un jour à venir l'entrepôt, la douane, le siége du grand commerce de Paris, seront transportés dans les plaines de Monceaux. Nous déplorerions, quant à nous, un tel déplacement, et ce n'est pas une des moindres raisons qui nous forcent à combattre les propositions de M. Péreire; mais en attendant qu'il ait lieu, nous ne saurions oublier que l'entrepôt des Marais jouit de priviléges qu'il n'appartient aujourd'hui à personne de lui ravir, et que tant qu'ils existeront, le commerce sentira la nécessité de diriger sur ce point la marchandise.

Pour les marchandises à diriger de l'une ou l'autre gare sur la gare d'Orléans, comme, en partant de Monceaux, il faut nécessairement passer par le point du

quartier Poissonnière où serait établie la gare du clos de ce nom, et que pour atteindre ce point il faut monter sans cesse, il en résulte que l'on aura à supporter, comme excédant, tout le prix de ce parcours difficile, que l'on ne peut évaluer, vu ces causes, à moins de 1 fr. 50 c.

L'importance du transit, dit M. Péreire, demande qu'on épargne à la marchandise tous ces frais inutiles de transbordements.

Mais d'abord est-il vrai que le transit soit aussi considérable qu'il l'affirme, et ses propositions sont-elles de nature à diminuer les frais de transbordements?

Si le transit a quelque importance, c'est entre le Havre et Bâle d'une part, et entre le Havre et Marseille d'autre part. Or, ces deux lignes de chemins de fer ne sont pas encore, que nous sachions, comprises dans la proposition de M. Péreire; toutes deux ont pour tête de chemin, ou la gare d'Orléans, ou le quartier du faubourg Poissonnière. Plus le chiffre du transit sera élevé, plus cette circonstance rendra *inférieure* à celle que nous défendons la gare proposée par M. Péreire.

Lorsqu'il porte à 4 fr. en moyenne la somme des frais occasionnés par la rupture de charge des marchandises transitant, M. Péreire ne peut avoir en vue que le trajet de la gare d'Orléans, qu'il combat, à la gare Tivoli, qui existe aujourd'hui. Mais si celles de Monceaux lui étaient accordées, n'est-ce pas de ce lieu éloigné qu'il conviendrait de calculer les frais pour tous les transports dirigés vers Marseille et vers l'Est?

Ce n'est pas trop que d'ajouter 1 fr. aux frais évalués par M. Péreire; et, dans ce cas, nous trouvons que pour les 2/3 du transit au moins, c'est-à-dire pour tout le

transit de l'Est et du Midi, la proposition de M. Péreire tend à imposer 5 fr. à chaque tonneau de marchandises.

Admettons les chiffres de M. Péreire.

Le tableau suivant résume les frais du transit de l'une à l'autre gare.

			Économie en faveur de		
Expéditions			Monceaux.	Poissonn.	
vers Tours	66,600 tonn.	à 1 fr. 50 c.	100,000 f.		
vers l'Est	66,600	à 1 fr. 50 c.		100,000 f.	
vers le Sud	66,600	à 1 fr. 50 c.		166,750	
Différence en faveur de la gare Poissonnière.					166,500 f.
Si, à cette somme, nous ajoutons les économies opérées sur le transport des seules marchandises de Paris (page 15). . .					105,000
Nous trouvons une économie annuelle sur les transport de. .					271,750

Enfin, il convient encore de tenir compte de la redevance que M. Péreire demanderait à l'exploitation du chemin de fer pour l'usage de sa gare. Cette redevance, qu'est-ce, sinon un intérêt, peut-être un peu fort, pour le capital employé à l'acquisition des terrains?

Mais que sont ces économies matérielles, comparées à celles du temps employé par les négociants et les voyageurs à se rendre, de tous les quartiers de Paris, à l'extrémité des Batignolles? Ce n'est pas trop que d'évaluer cette perte de temps à une somme égale à celle que nous venons de trouver, surtout si l'on y fait entrer les dépenses réelles des voitures nécessaires à la plus prompte expédition des affaires.

Il est important d'ajouter que la combinaison qu'on propose allonge le chemin de fer entre Saint-Denis et la gare de deux kilomètres.

Si donc la gare se trouve à Monceaux, les voyageurs auront plus tôt fait de descendre des convois à Saint-Denis pour se transporter directement à La Villette ou

à La Chapelle, que de venir gagner les Batignolles, pour *être* ensuite obligés à un plus long trajet.

Et quant à ce trajet de Paris à Saint-Denis, on aurait plus court de prendre un omnibus pour se rendre à Saint-Denis, que d'aller chercher la gare de Tivoli.

INTÉRÊTS MUNICIPAUX.

Les intérêts municipaux ne sont pas moins engagés dans cette question que ne le sont les intérêts du commerce.

L'état normal d'une grande ville comme Paris n'est point un déplacement perpétuel, mais une simple extension d'activité du centre à la circonférence.

Les magistrats de la cité se sont, à juste titre, inquiétés de la tendance générale des populations vers le nord-ouest. Aujourd'hui Paris s'est avancé presque jusqu'au chemin de fer de Saint-Germain, laissant cependant vers le nord de vastes espaces vides; mais ce chemin est encore tangent à la ville, il la limite, et le commerce d'ailleurs n'a eu aucune part à ce déplacement.

Aujourd'hui encore, l'industrie et le commerce parisiens sont concentrés entre deux lignes qui, partant de la rue Sainte-Avoie et de Saint-Eustache, se dirigeraient directement vers le nord.

Entre la rivière et le boulevard se trouve l'industrie parisienne proprement dite, et en même temps le commerce de vente; et entre le boulevard et le mur d'enceinte, le commerce de commission, l'expédition, le roulage. A proximité de ce foyer de richesses et d'activité se trouvent le canal Saint-Martin, les magasins privés, La Villette et La Chapelle, avec leurs richesses

considérables, et enfin l'Entrepôt général des Marais, et l'administration de la douane.

Ce serait donc perpendiculairement à ce beau centre de commerce et à sa proximité que viendrait aboutir le chemin de fer du Nord, si son terminus était situé dans les terrains du quartier du faubourg Poissonnière.

Ne serait-il pas étrange qu'en présence de tels faits, et pour une économie qui n'est pas réelle, l'administration abandonnât tous les avantages qu'elle possède, et se jetât dans des difficultés nouvelles? N'est-on pas déjà au regret de voir la Compagnie de Rouen élever au loin un port de déchargement qui devra être si incommode?

De cette gare, en effet, la seule issue qu'auront les camions pour arriver à Paris sera la rue qui, à Monceaux, est perpendiculaire à la barrière de ce nom. Cette rue est étroite, le roulage actuel suffit pour l'encombrer. Celui de la Compagnie de Rouen ne tardera pas à augmenter ses embarras.

De la barrière pour se diriger vers le centre commercial, il faudra passer par le nouveau quartier Poissonnière, où le gouvernement a fixé l'entrée du chemin de fer, et alors, à quoi bon un tel éloignement?

N'est-ce pas une heureuse circonstance pour la ville de Paris, que les terrains inoccupés du clos Saint-Lazare (faubourg Poissonnière) permettent, en rendant de grands services au commerce de la capitale, de le fixer à peu de distance du lieu où il se trouve aujourd'hui, sur le passage même du roulage qui descendrait de la gare éloignée de Monceaux? Dès l'instant qu'un aussi grand fyer d'activité sera placé en cet endroit,

peut se dispenser de rechercher les causes du déplacement de la population. Elles se trouvent paralysées.

Après qu'on s'est rendu compte de la portion de Paris occupée par le commerce, par le roulage et l'industrie, si le vaste espace au nord du faubourg Poissonnière n'existait pas, s'il était envahi par la population, on déplorerait cette circonstance, car il se trouve plus qu'aucun autre lieu à la proximité de ce centre d'activité. Aujourd'hui qu'on le possède, ira-t-on chercher bien loin ce qui se présente si naturellement? La ville n'y trouvât-elle que l'économie du pavé, cela vaudrait la peine de se décider.

L'étendue de ce clos permet d'ailleurs ce que ne saurait permettre la gare Saint-Lazare; la construction de magasins nouveaux à la proximité des douanes.

Et si, malgré l'étendue des terrains, il était jugé convenable de rejeter en dehors de l'octroi la gare des marchandises, ce ne serait plus à une grande distance qu'il s'agirait de se porter, mais immédiatement derrière le mur d'octroi, dans des terrains qui n'ont pas une valeur aussi élevée que ceux de Monceaux même.

Au quartier Poissonnière, de vastes emplacements suffiraient à tous les besoins. Point de constructions à abattre, aucun obstacle qui limite la gare la plus vaste, point de rues à élargir, tout est à créer; point d'encombrements, point d'embarras possibles, point de plaintes à redouter de la part de l'autorité.

Aujourd'hui déjà, l'administration de la ville s'inquiète avec juste raison des embarras que cause à la circulation le chemin de fer de Saint-Germain. Les omnibus, au sein de ce quartier sans large issue et déjà oc-

cupé par un charroi considérable, suffisent à jeter le désordre dans les abords du chemin.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que le Préfet de police ait fait auprès du ministre de l'Intérieur ses diligences pour empêcher la réunion, sur ce point, de nouvelles lignes de chemin. Il est possible même qu'on ne tarde pas à imposer à la Compagnie de Rouen l'entrée particulière qu'elle réclamera bientôt dans l'intérêt de son service.

ÉCONOMIE DE CONSTRUCTION.

Nous venons de voir que pour ce qui concerne les intérêts généraux du pays, les besoins spéciaux du commerce, les frais supportés par les marchandises, que cependant l'auteur du projet prétend diminuer de 800,000 fr. par an, et enfin pour l'intérêt municipal si important en cette question, la proposition d'une gare commune, à la rue Saint-Lazare, et d'une gare de marchandises située à Monceaux, à 6,000 mètres de la douane et de l'Entrepôt, n'est pas admissible.

Mais au moins cette proposition offre-t-elle l'économie de construction dont on parle? Nous le nions péremptoirement.

Examinons le prix des terrains et leur position.

La gare rue Saint-Lazare est resserrée entre des constructions dispendieuses. La compagnie, nous le répétons, se trouve aujourd'hui déjà dans l'obligation de demander à la ville l'élargissement des rues voisines, et la ville effrayée recule devant cette dépense, que M. Péreire *regarde comme d'utilité publique*.

Nous avons démontré l'exiguité de la gare de Tivoli, et combien se réduisent les 23,000 mètres que dénonce M. le directeur.

Au quartier Poissonnière, un espace de 160,000 mètres sans constructions, peut consacrer quelque quantité de terrain qui serait jugée nécessaire, à la gare commerciale la plus convenable à tous les intérêts.

Disons d'abord que la ville possède en ce lieu 102,000 mètres de terrains, aujourd'hui sans rapport, et qu'elle préférerait, sans nul doute, payer ainsi en nature, qu'en argent, la part de dépense que le projet de loi met à la charge des communes, lors même qu'elle n'aurait à ce choix aucun autre avantage.

Le prix des terrains est comparativement comme suit :

Au quartier de la rue Saint-Lazare (Tivoli) 200 fr. le m.
— Poissonnière *intra muros*, 27 à 28 fr. le m.
— de Monceaux *extra muros*, 16 à 17 fr. le m.
— Poissonnière *extra muros*, 14 à 15 fr. le m.
Ceux d'Orléans, vis-à-vis le Jardin des Plantes, ont coûté en moyenne 13 fr. le m.

Nous savons bien que M. Péreire estime à un prix plus élevé les terrains du quartier Poissonnière. Mais nous pouvons répondre que la Compagnie des Plateaux y possède 38,630 mètres derrière l'église nouvelle de Saint-Vincent-de-Paul, qu'elle a payé ces terrains 1,062,942 fr., soit 27 à 28 fr. le mètre, et qu'elle offre de les céder au prix coûtant.

Ajoutons que les 102,000 mètres que la ville possède en ce quartier sont contigus à ceux de cette Compagnie, et il restera prouvé que le prix que nous déclarons ne saurait être dépassé.

Nous n'avons pas à comparer le prix de la gare du quartier Poissonnière avec une gare aussi spacieuse, placée au débarcadère de Tivoli ; M. Péreire reconnaît

lui-même l'impossibilité absolue d'une telle construction.

Mais, supposons qu'il s'agisse de la gare commune à Paris et de la gare des marchandises à Monceaux. C'est le cas le plus favorable à l'opinion de M. Péreire. Nous trouvons les chiffres suivants :

GARE DU PROJET DE M. PEREIRE.

(HYPOTHÈSE.)

100,000 mètres de terrain à Monceaux, à 6,000 mètres du centre de Paris,	1,700,000 fr.
A Tivoli. Élargissement *des abords* de la gare actuelle, élargissements reconnus indispensables par les amis même du projet Péreire, et que lui-même croit d'utilité publique; 6,000 mètres au moins à 200 francs le mètre.	1,200,000
Constructions harmonisées avec celles qui existent (pour mémoire).	
Indemnités pour les constructions actuellement existantes à reculer.	1,000,000
Excavation, déblais, souterrains à refaire, acquisition de 2,000 mètres courants sur la largeur du chemin pour *l'allongement* de Paris à Saint-Denis, et établissement des rails; entre 2 et 3 millions.	2,000,000
	5,900,000

Il convient d'observer que ces dépenses sont cotées aux plus bas prix; que la construction des souterrains, l'élargissement de la voie de fer, au milieu de l'excavation où elle se trouve placée, à 8 mètres en contre-bas

du sol; qu'enfin la construction des 2,000 mètres d'allongement entre Paris et Saint-Denis, coûteront plutôt 3 millions que deux.

N'oublions pas non plus que, dans cette hypothèse, la gare de Tivoli ne saurait être agrandie d'un mètre. Les 6,000 mètres que nous avons comptés sont destinés, sans plus, à l'élargissement des *abords* de la gare, rendus dangereux pour le public dans l'état actuel des choses.

Quant à la gare en elle-même, elle est, nous le répétons encore, d'un agrandissement impossible. Elle est bornée de tous côtés par des rues, par des constructions qui rendraient cet agrandissement une cause de dépenses incalculables.

GARE POISSONNIÈRE.

(HYPOTHÈSE.)

Mais si, suivant les données de M. Péreire, supposant comme lui une gare de 23,000 mètres à l'intérieur suffisante et une gare de marchandises nécessaire à l'extérieur; si, prenant les choses dans ce qu'elles ont de plus désavantageux pour le projet du gouvernement, nous admettons qu'il faille à cette gare extérieure une surface de 100,000 mètres, bien que M. Péreire destine cette même surface à deux ou trois grands chemins, nous arrivons au résultat suivant :

100,000 mètres au quartier Poissonnière, *extra muros*, à 15 fr.	1,500,000 fr.
23,000 mètres au quartier Poisonnière, *intra muros*, à 27 fr.	661,000 fr.
Total.	2,161,000 fr.

En ce lieu, point d'excavations, point de souterrains,

point de déblais; toute liberté, aucune dépense à ajouter.

La gare proposée par M. Péreire devant coûter, abstraction faite des constructions, 5,900,000 fr.

Celle du faubourg Poissonnière présenterait en cette hypothèse une économie de 3,120,000 fr.

A la vérité, M. Péreire ne dit pas s'il abandonne à l'entreprise, sans exiger de paiement en argent, les 100,000 mètres qu'il possède aux Batignolles. Mais, s'il en est ainsi, c'est probablement que cet abandon est, dans ses prévisions, compensé par le taux auquel sera portée la redevance annuelle, *le droit d'usage* et de passage de la gare banale. Nos évaluations restent donc les mêmes.

Mais, sortons de ces hypothèses, et déterminons avec précision la somme que coûterait la gare du chemin de fer si, comme l'indique l'administration, elle était située au quartier Poissonnière.

DÉPENSE TOTALE ET RÉELLE DE LA GARE POISSONNIÈRE.

La gare d'Orléans avec cours et dépendances a une étendue de 40,000 mètres. Nous regardons cet espace comme amplement suffisant.

Voici les chiffres qu'on obtient :

Terrains de la Compagnie des Plateaux : 38,630 mètres à 1,062,942 fr.

Constructions : prix égal aux sommes dépensées par la compagnie d'Orléans, embarcadères couverts, doubles bu-

reaux, d'Orléans et de Corbeil, etc.	900,000
Total.	1,962,942 fr.

DÉPENSE TOTALE ET RÉELLE DE LA GARE PÉREIRE.

Nous avons vu que les deux gares de M. Péreire, sans y comprendre le prix des constructions, coûteraient déjà	5,9000,000 fr.
Supposons ces constructions réduites à moitié, à cause de celles déjà faites,	450,000
Total des gares du projet Péreire,	6,350,000 fr.
En somme ronde, la gare du faubourg Poissonnière devant coûter	2,000,000 fr.
Economie en faveur de la gare Poissonnière.	4,350,000 fr.

Après ces explications, on concevra pour quelle raison M. Péreire porte l'évaluation de la construction d'une gare de 7 à 10 millions.

Mais si la gare de Tivoli a réellement coûté une telle somme, nous avons trop de confiance en l'habileté du directeur du chemin de Saint-Germain pour attribuer une aussi lourde dépense à des erreurs qui seraient impardonnables.

C'est donc à la position difficile, exceptionnelle dans laquelle il se trouve, qu'elle est attribuable; pourquoi vouloir y placer à leur tour les nouvelles entreprises?

Que M. Péreire tende à faire aux intérêts qu'il représente une position avantageuse, et à racheter par un impôt sur les nouvelles entreprises une partie des dépenses qu'il a faites, rien de mieux pour ces intérêts et pour lui-même; mais le pays en retirera-t-il quelque

avantage, et l'exploitation des chemins dont il s'agit n'en sera-t-elle pas rendue plus onéreuse et plus difficile ?

Nous n'irons pas plus loin dans ces observations. Ce que nous avons dit des principaux faits sur lesquels nous basons notre opinion, suffit à convaincre les hommes impartiaux. Ce que nous voulons, c'est qu'aucun intérêt ne vienne s'interposer entre le public et l'administration; c'est que l'État reste libre et ne consente pas à des arrangements qui pourraient géner l'avenir. L'administration se souviendra des graves inconvénients que cause au commerce le monopole de fait des messageries; elle ne voudra pas créer un monopole légal au profit d'une entreprise particulière; elle voudra rester libre de redevenir, si le besoin s'en fait sentir, le propriétaire absolu des entreprises, et n'embarrassera pas l'avenir par des concessions en faveur de compagnies existantes.

Qui peut d'ailleurs assigner une limite à l'avenir que ménagent à la France ces belles créations de chemins de fer? Nos adversaires semblent eux-mêmes en prévoir la grandeur, puisqu'ils consentent à ce que l'État réserve encore aux lignes nouvelles le droit d'exécuter plus tard des entrées particulières dans Paris. Or, ce que l'avenir rendra indispensable, pourquoi ne pas le faire dès à présent? Pourquoi attendre que le commerce se soit compromis pendant de longues années; que des intérêts se soient engagés à sa suite; qu'un accroissement de population, inévitable au milieu de ce nouveau mouvement, qu'il soit naturel ou forcé, aient rendu ces intérêts plus puissants et plus respectables; qu'enfin les lieux où l'on peut dès à présent établir les gares aient pris une destination qu'il faudrait contrarier un jour

Pourquoi commencer par ruiner les intérêts actuels, pour ruiner encore plus tard les intérêts futurs ?

Et si, comme nous le démontrons, ces graves inconvénients ne sont rachetés par aucun avantage, si c'est au contraire un surcroît de dépense qu'on s'impose, n'est-il pas évident qu'il faut aller dès à présent droit au but ?

Paris, le 19 avril 1842.

Les membres de la commission nommée dans l'assemblée des 3e, 4e, 5e, 6e 7e *et* 8e *arrondissements :*

Eug. Griolet, maire du 5e arr., président ; A. Thomas ; Debussy ; Leroy d'Etioles ; E. Nepveu ; Leduc, Chauviteau ; Degousée ; Letellier-Delafosse.

10

CHEMIN DE FER DE MARSEILLE AU RHONE.



TRACÉ PAR LA VALLÉE DU RHONE.

EXPOSÉ

POUR

LE CONSEIL DES PONTS-ET-CHAUSSÉES,

PAR MM. PAULIN TALABOT ET DIDION,

INGÉNIEURS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES.

PARIS,

IMPRIMÉ CHEZ PAUL RENOUARD,

RUE GARANCIÈRE, N. 5.

1842.



CHEMIN DE FER DE MARSEILLE AU RHONE.

TRACÉ PAR LA VALLÉE DU RHONE.

EXPOSÉ

POUR

LE CONSEIL DES PONTS-ET-CHAUSSÉES.

Tout le monde est d'accord que le chemin de fer de Marseille au Rhône doit être poussé jusqu'à Avignon.

Quelles villes, quels intérêts doit-il desservir entre cette ville et Marseille? là est la dissidence.

Les villes importantes, les centres commerciaux ou industriels qui, dans cet intervalle, peuvent être rattachés au chemin de fer, sont, d'une part, la ville d'Aix et avec elle la route d'Italie et de Toulon, et, de l'autre, le littoral et la rive du Rhône, l'étang de Berre, les ports de Bouc et d'Arles, les villes de Tarascon et de Beaucaire, et avec elles les chemins de fer du Languedoc.

Nous soutenons que le chemin de Marseille au Rhône doit, de toute nécessité, être tracé de telle façon qu'il desserve directement Aix, l'étang de Berre, Bouc, Arles, Tarascon et Beaucaire, ou qu'il puisse s'y rattacher facilement.

Aix est une ville importante par elle-même, par ses relations avec la montagne et la vallée haute de la Durance. Elle a quelque industrie. Elle est susceptible de fournir au chemin de fer 500 voyageurs par jour et une quantité importante de marchandises; mais, par-dessus tout, Aix est la tête de la route directe de Toulon et d'Italie; la vallée de l'Arc est la seule par laquelle on puisse diriger un chemin de fer vers notre premier port maritime, vers notre frontière d'Italie. On pourrait, en effet, sans beaucoup de travaux ni de dépenses, prolonger la ligne en fer jusqu'au point culminant de cette vallée, par des pentes très praticables; de ce faîte, la ligne suivant la vallée de l'Argens descendrait vers Fréjus par un très beau tracé, sur lequel s'embrancherait le chemin de Toulon dirigé par les vallées de la Calami, de l'Issole et d'Hyères.

Ces considérations sont pour l'avenir d'une telle gravité que, selon nous, elles font de la possibilité de desservir Aix et la vallée de l'Arc une condition obligatoire du tracé du chemin de fer de Marseille au Rhône. Ce sont elles qui nous décidèrent, en 1838, à entreprendre une nouvelle étude de ce chemin, le tracé de M. Kermaingant, adopté par l'administration et proposé par elle aux chambres, en 1837, ne satisfaisant pas à cette condition.

L'étang de Berre, cette magnifique mer intérieure, est déjà remarquable par son développement industriel; de très grandes fabriques de soude, de salins, une poudrerie du Gouvernement, des moulins à blé, des huileries, etc., sont dispersés sur ses bords. Cet étang, d'une étendue immense (16,000 hectares) et d'une grande pro-

fondeur, communique avec le port de Bouc, par l'étang de Caronte. Cette communication va s'améliorer au moyen du canal projeté de Martigues à Bouc, dont le tirant d'eau sera de 3 m. Il est impossible de n'être pas frappé du magnifique ensemble que présentent le port de Bouc, le canal d'Arles, l'étang de Caronte, le canal projeté de Martigues et l'étang de Berre. Napoléon, lorsque dans l'intérêt de la marine militaire il fondait le port de Bouc et construisait le canal de Bouc à Arles, avait l'arrière-pensée de faire de l'étang de Berre un grand bassin maritime, un port militaire intérieur, où des flottes entières eussent pu évoluer avec facilité, et où il se réservait d'accumuler plus tard la plupart des grands établissemens de la marine. Ce projet, parfaitement réalisable, a été abandonné ; mais, s'il est douteux que cet étang devienne une ressource militaire, du moins est-il probable, est-il certain, qu'il deviendra avant peu un grand centre industriel, et cette probabilité, cette certitude, il est impossible de n'en pas tenir compte dans l'exécution du chemin de fer de Marseille au Rhône.

Le port de Bouc a été principalement établi pour les intérêts de la marine militaire. En temps de guerre, en effet, il permettrait d'expédier facilement à Toulon les approvisionnemens descendus par la vallée du Rhône et destinés pour ce port. Jusqu'ici, le mouvement commercial de Bouc est limité aux besoins et aux produits des usines voisines et à l'expédition des houilles. Mais, d'une part, ce mouvement tend à s'accroître, et de l'autre une guerre maritime pourrait rendre absolue la nécessité de rattacher le port de Bouc au chemin de fer.

Arles est le port maritime du Rhône; d'après l'état officiel du mouvement du cabotage, publié par l'administration des Douanes, il figure au sixième rang, à-peu-près sur la même ligne que Nantes. Le chiffre total de ce mouvement est, pour le port d'Arles, de 130,000 tonnes; il n'est que de 82,000 pour le port de Cette.

Or, il est bon de remarquer que le Gouvernement a fait depuis un siècle dans le port de Cette des dépenses énormes, et qu'il en fait chaque jour de nouvelles, tandis que jusqu'ici le Bas-Rhône d'Arles à la mer est resté livré à lui-même, sans qu'on ait jamais entrepris pour ce magnifique fleuve ce qu'on fait pour les ports secondaires de la côte.

Les études prescrites par l'administration démontreront bientôt la possibilité de faire disparaître les obstacles qu'y rencontre aujourd'hui la navigation. Le tirant d'eau du Bas-Rhône dépasse partout 10 ^{m}, si ce n'est sur quelques barres étroites, où il serait très facile de maintenir, au moyen d'une machine à draguer, un tirant d'eau de 3^{m}, et à l'embouchure, où l'on obtiendrait presque certainement le même résultat, en fermant par de simples digues, et à bien peu de frais, deux des trois ouvertures par où le fleuve se vide à la mer.

Avec un tirant d'eau de 3 ^{m}, nous n'hésitons pas à affirmer qu'Arles deviendrait pour le mouvement un port de première ligne.

Il résulte de l'état officiel ci-annexé, que le mouvement total de la marchandise, qui se fait aujourd'hui à Arles, représente plus de 400,000 tonnes.

Savoir	216,000	tonnes d'entrées.
Et .	185,000	tonnes de sorties.
En tout	401,000	

Cette ville, ce port, sont donc dès à présent organisés pour un grand mouvement de marchandises, avantage immense que rien ne peut remplacer.

Arles étant le point de jonction de la navigation fluviale et de la navigation maritime, il est indispensable que le chemin de fer y touche.

Supposons, en effet, le chemin de fer exécuté de Lyon ou même de Paris à Marseille, et, bien que la réalisation de cette grande ligne soit assurément fort éloignée, c'est dans cette hypothèse qu'on doit raisonner afin de ne pas engager l'avenir.

Le commerce aura à sa disposition deux voies intérieures: le chemin de fer et le Rhône; deux voies entre le Rhône et Marseille: le chemin de fer d'une part, le Bas-Rhône et la mer de l'autre.

Arles est nécessairement le point de soudure de ces quatre voies; elles ne peuvent se souder ailleurs, puisque la voie maritime s'arrête à Arles, et que les ports du Rhône situés en amont ne sont point habituellement accessibles aux bateaux de mer.

Si donc le chemin de fer ne touche point à Arles, on enlève par cela seul au commerce le choix de la voie la plus avantageuse. Si, au contraire, il dessert Arles, l'expéditeur de Marseille pourra, à son choix, expédier par la voie de mer ou par le chemin de fer à Arles, assuré qu'il sera qu'en ce point il aura, selon les circonstances, le choix

du Rhône ou du chemin de fer pour remonter à Lyon. Réciproquement, l'expéditeur de Lyon emploiera à son gré le Rhône et le rail-way pour la descente, parce qu'il sera certain que sa marchandise, une fois rendue à Arles, pourra à volonté être dirigée par mer ou par le chemin de fer.

Si, au contraire, le chemin de fer laissait Arles de côté, l'emploi de la voie de mer, de Marseille à Arles, entraînerait nécessairement la remonte par le Rhône, et l'expéditeur de Lyon qui désirerait expédier soit pour Marseille, soit pour un entrepôt de la Méditerranée par la voie de mer, serait privé de l'usage du chemin de fer et ne pourrait diriger sur Arles que par le Rhône. En outre, la marchandise venue à Arles d'un port de la Méditerranée autre que Marseille, ne pourrait remonter que par le Rhône, et ce genre d'expédition qui, très probablement, sera un jour considérable, serait privé de l'usage du chemin de fer, ou ne pourrait l'employer qu'en subissant des frais considérables de transbordement.

Ainsi, le tracé touchant à Arles, la concurrence des deux voies, de la voie d'eau et de la voie de fer, reste entière entre Lyon et Arles, entre Arles et Marseille, entre Lyon et les divers ports de la Méditerranée. Le commerce a le choix de la voie la plus économique ou la plus prompte. Arles laissé de côté, plus de concurrence, plus de choix possible.

Et qu'on ne croie pas que la concurrence que le Rhône et la mer feront au chemin de fer puisse être douteuse. On améliorera le fleuve, les bateaux à vapeur feront des progrès. Dès aujourd'hui, les personnes au courant de la question affirment que les bateaux à vapeur du Rhône

peuvent transporter à des prix inférieurs à ceux que le chemin de fer pourra jamais atteindre avec profit. Améliorez quelques passages difficiles que présente le Rhône, maintenez le tirant d'eau au moyen de quelques dragueurs, relevez le tablier des ponts suspendus, élargissez quelques arches marinières trop étroites, et les bateaux à vapeur, même tels qu'ils sont, débarrassés des chômages fréquens qui les écrasent, pourront prendre la marchandise à des prix très bas. Si donc le chemin de fer n'est pas disposé de manière qu'il soit toujours prêt à profiter des circonstances, de manière qu'il s'offre au commerce partout où il pourra être utile, et qu'il puisse, sans difficultés, sans faux frais, sans transbordement, remettre la marchandise aux bateaux à vapeur ou la recevoir d'eux, le but ne sera pas atteint, l'utilité de cette grande voie nouvelle sera fort restreinte, et le commerce y perdra sous tous les rapports.

Arles est le port naturel de la vallée du Rhône. Pour les marchandises de peu de valeur surtout, ce port joue déjà un rôle important et dont l'importance ne peut que s'accroître rapidement. Les bois, les fers, les houilles s'expédient avec avantage par ce port; si le chemin de fer ne touche pas à Arles, ces matières ou ne pourront pas voyager par le chemin de fer, ou, si elles le prennent, iront forcément chercher le port de Marseille, port si cher, si encombré, si peu propre à des mouvemens de cette nature. De là, une surcharge de frais considérables sans compter le parcours de 80 kilom. de chemin de fer en sus de la portion qu'il faudrait suivre pour arriver à Arles. Pour les expéditions de Toulon, par exemple, qui se font en entier par

Arles et par Bouc, les conséquences seraient des plus fâcheuses.

En quelques mots, la vallée du Rhône a trois ports à sa disposition : Arles, Cette et Marseille. Peut-on songer à lui enlever son port naturel, Arles, pour la forcer à expédier sur Cette ou sur Marseille ? On comprend que quelques intérêts de localité puissent s'arranger de cette disposition, mais quels motifs pourraient déterminer le Gouvernement à l'adopter ?

Arles est donc pour le chemin de fer un point obligé, et il faut que ce port communique également bien par cette voie nouvelle, dans la direction de Marseille et dans celle de Lyon.

Tarascon et Beaucaire contiennent ensemble une population de plus de 20,000 âmes. Beaucaire, par sa position, par sa foire, par son canal qui fait partie de la grande ligne navigable de l'Océan à la Méditerranée, présente une importance commerciale qu'on ne peut méconnaître.

Les chemins de fer du Languedoc, premier anneau d'une grande ligne qui doit aussi un jour unir l'Océan à la Méditerranée, Marseille à Bordeaux, partent de cette ville; personne ne conteste que de si grands intérêts ne doivent être reliés au chemin de fer de Marseille à Lyon.

Il résulte de ces considérations, que le tracé du chemin de fer de Marseille au Rhône, envisagé au point de vue de l'intérêt général et sans se préoccuper des questions d'art, devra desservir Aix, l'étang de Berre, Bouc, Arles, Tarascon et Beaucaire.

Un chemin de fer peut desservir un lieu donné sui-

vant deux systèmes divers : directement, ou par embranchement.

Le service par embranchement présente de très graves inconvéniens pour les voyageurs ; ces inconvéniens sont beaucoup moindres pour la marchandise.

La marchandise mise en waggons peut être laissée à la croisière de l'embranchement, et ces waggons s'ajoutent sans trop d'embarras aux trains de la ligne principale à leur passage.

Quant aux voyageurs, si on dessert l'embranchement par des trains spéciaux subordonnés à ceux de la ligne principale, les voyageurs laissés à la croisière et forcés d'y attendre les trains de la ligne principale et ceux de l'embranchement sont exposés à des retards et à des désagrémens de toute espèce, si cette croisière s'opère ailleurs que dans une grande ville. De plus, au lieu d'une machine et d'un train qui suffiraient pour le service direct, il faut tenir en mouvement deux machines, deux trains, double personnel.

Si l'embranchement est desservi par des trains indépendans, intercalés entre ceux de la ligne principale, les frais d'exploitation augmentent considérablement, les chances d'accidens et de retards se multiplient.

Dans les deux cas, l'embranchement ne pouvant admettre un nombre de trains aussi considérable que la ligne principale, la ville embranchée qui, desservie directement, aurait profité de tous les trains de la ligne principale, sera beaucoup moins bien desservie et fournira moins de voyageurs.

Ces inconvéniens sont d'autant plus graves que le mou-

vement de l'embranchement est plus considérable; pour une ligne comme celle de Beaucaire à Bordeaux, ils seraient intolérables.

Dans le système du service direct, au contraire, tous les trains prennent et laissent la marchandise et les voyageurs sans augmentation de dépense, sans rien ajouter aux chances de retards et d'accidens de la ligne principale.

D'où il résulte qu'on doit, autant que possible, éviter les embranchemens aux voyageurs, et qu'une augmentation de longueur est bien préférable à un embranchement. Quand même l'augmentation de longueur serait équivalente à la longueur de l'embranchement, il y aurait encore avantage; car, avec la même longueur de ligne à entretenir et à parcourir, on aurait de plus, dans le système de l'embranchement, la charge de tenir en mouvement deux machines au lieu d'une, deux trains au lieu d'un, sans compter les chances d'accidens.

Or, il est parfaitement démontré que la ville d'Aix ne peut être desservie directement; force est donc de l'embrancher.

Le mouvement du port de Bouc ne s'appliquant qu'à la marchandise, on peut, sans beaucoup d'inconvénient, l'opérer par embranchement.

Arles devant fournir de 4 à 500 voyageurs par jour, il est fort désirable que cette ville soit desservie directement.

Quant à Tarascon, le service direct est selon nous obligatoire.

Cela posé, on peut ramener les divers tracés proposés à trois systèmes :

1° Tracé desservant directement Bouc, l'étang de Berre,

Arles et Tarascon, et qui exclut toute communication utile avec Aix. C'est le système de M. Kermaingant.

2° Tracé desservant Aix et Tarascon, par embranchement seulement, et qui abandonne entièrement Arles, Bouc et l'étang de Berre. C'est le projet de M. de Mont-Richer.

3° Tracé desservant directement l'étang de Berre, Arles et Tarascon, et, par embranchement, Aix et Bouc. C'est le système que nous proposons.

M. Kermaingant part de Marseille à 11^{m} au-dessus du niveau de la mer, près l'anse de la Joliette. Sa gare de voyageurs est située à la place Pentagone, et communique avec la ligne principale par un embranchement de 2,500 mètres environ de longueur. Il s'élève par une pente de 5 millimètres par mètre jusqu'à 83^{m}, hauteur à laquelle il sort de la chaîne de l'Estaque. Son tracé redescend ensuite à Martigues par une pente de 5 millimètres, franchit l'étang de Caronte, et, suivant le tracé du canal d'Arles à Bouc, il va toucher à Bouc et à Arles, d'où il se dirige ensuite sur Tarascon et de là sur Avignon.

Le tracé de M. de Mont-Richer est le même que celui de M. de Kermaingant jusqu'à l'Estaque qu'il franchit à la cote 71^{m}. Sorti de l'Estaque, il se dirige vers la vallée de l'Arc et dessert Aix, suivant le système que nous avons proposé les premiers. — A partir de l'Arc, adoptant un tracé que nous avons étudié et repoussé (*voir* les pièces mises en enquête en août 1841), il franchit la chaîne de Lafare ou d'Eguilles par un souterrain d'environ 3,000 mètres, et va rejoindre à Salon l'ancien tracé par Aix, de M. Kermaingant, lequel, sortant de la Crau par le col de

Lamanon à la cote 100^m, entre dans la vallée de la Durance qu'il suit ensuite jusqu'à Avignon. Un embranchement se détache de la ligne principale en face de Château-Renard et se dirige sur Tarascon et Beaucaire.

Voici les principales dispositions de la ligne que nous proposons :

Une gare principale et centrale est établie à Marseille dans les terrains de Saint-Charles à la cote 50^m; elle communique avec la gare de voyageurs, située à la place de la Rotonde, par une ligne horizontale; avec la Joliette et la rive droite du port, par un embranchement à plan incliné, nécessairement desservi par une machine fixe, et avec la rive gauche par un embranchement incliné à 9 mill. par mètre, et praticable, par conséquent, aux locomotives.

Nous franchissons la chaîne de l'Estaque à la cote 53^m, en sorte que, de Marseille à la sortie de cette chaîne, le tracé est à-peu-près horizontal.

A partir de cette sortie, le tracé descend par une pente de 3 mill. par mètre jusqu'à la cote 17^m, de manière à venir serrer le plus possible l'étang de Berre.

Après avoir franchi la vallée de l'Arc par une ligne horizontale, le tracé se relève par une rampe de 3 mill. en remontant la vallée de Saint-Chamas, jusqu'au point où il atteint la cote 51^m, à l'entrée de la plaine de la Crau ; cette plaine est traversée par une seule ligne droite de 26 kilom. de longueur, en partie inclinée à 0^m 0018, en partie de niveau; le tracé, après avoir touché à Arles, se dirige ensuite vers Tarascon, et de cette ville sur Avignon d'un côté, et sur Beaucaire de l'autre.

Un embranchement de 23 kilom. de longueur communique avec Aix; un autre de 19 kilom. avec Bouc; un autre de 3 kilom. avec l'étang de Berre.

Nous discuterons, aussi succinctement qu'il nous sera possible, les principaux motifs de ces dispositions.

Nous disons, d'abord, qu'il faut absolument que le chemin de fer parte d'un point élevé de Marseille; voici nos raisons ;

Tous les mouvemens du port de Marseille se font aujourd'hui sur la rive gauche; beaucoup d'établissemens industriels sont situés sur cette rive. Si le chemin de fer n'atteint ou ne peut atteindre que la rive droite, il produira dans la ville de Marseille une révolution funeste aux intérêts d'un très grand nombre de propriétaires et d'industriels, et très fâcheuse surtout pour le commerce à qui il enlèverait ainsi les ressources que présentent les quais et les magasins de la rive gauche, ressources bien importantes dans un port où les quais et les magasins seront toujours insuffisans.

Une foule de projets pour l'extension du port de Marseille ont été mis à jour. On a proposé des ports auxiliaires et des docks, tant sur la rive droite (anse de la Joliette), que sur la rive gauche (anse des Catalans). Rien n'est encore décidé à ce sujet, et la décision fût-elle arrêtée, qui peut affirmer qu'on ne sera pas obligé un jour d'en exécuter sur les deux rives ? N'est-il pas probable que, si la prospérité de Marseille continue à s'accroître, on sera forcé d'en venir là ? Ne serait-il pas prudent de prévoir l'époque, peut-être prochaine, où le grand avant-port récemment projeté, et communiquant avec les ports

auxiliaires de la Joliette et des Catalans et avec la darse actuelle présenterait un magnifique ensemble d'établissemens maritimes qu'il serait indispensable de desservir par les deux rives ?

Quoi qu'il en soit de ces probabilités, n'est-il pas sage de réserver l'avenir et de disposer le chemin de fer aux abords de Marseille, de telle façon qu'il soit facile d'aborder les deux rives du port quand on le jugera utile ?

Les terrains de Saint-Charles, libres et bien disposés, se prêteraient parfaitement bien à recevoir, sans trop de frais, l'immense gare centrale qu'exigerait un chemin de fer comme celui de Marseille à Lyon, Paris et Bordeaux. Dans le système d'abord proposé par M. Kermaingant, nous ne voyons pas de bon emplacement pour la gare centrale.

La station des voyageurs est à la place de la Rotonde, près de l'origine des Allées de Meillans ; cet emplacement est central, facilement abordable, voisin des beaux quartiers de la ville, peu éloigné de la darse, et très convenablement placé pour recevoir les voyageurs et la marchandise venant de la ville ; il est, selon nous, très préférable, sous tous les rapports, à celui qu'a proposé M. Kermaingant près de la place Pentagone.

L'embranchement de la Joliette a 2,100 ^{m} de longueur et une pente de 25 mill. environ par mètre ; il se prolonge ensuite de niveau jusqu'au fort de Saint-Jean ; sa longueur totale est de 3,500 ^{m}.

L'embranchement de la rive gauche aurait 5,400 ^{m} de longueur et 9 mill. de pente par mètre.

L'un et l'autre devraient être desservis à notre avis par des machines fixes.

Dans le système de M. Kermaingant, il serait à-peu-près impossible d'aborder la rive gauche. Pour y parvenir sans contre-pente, il faudrait, en effet, exécuter une nouvelle ligne de chemin de fer d'au moins 15 kilom. de longueur. Cet embranchement devrait se séparer de la ligne de la Joliette à 10 kilom. de Marseille ; la gare centrale devrait être placée en ce point, ce qui est tout-à-fait impraticable.

Dans ce système donc, la gare centrale et la gare des voyageurs sont mal placées, et il devient impossible d'aborder la rive gauche.

Nous disons, de plus, qu'il serait extrêmement onéreux à l'exploitation.

En effet, le tracé de M. Kermaingant, partant de la Joliette à 2^{m} au-dessus du niveau de la mer (les profils indiquent 11^{m}, mais il y a évidemment erreur et le chemin de fer doit nécessairement partir du niveau des quais), s'élève par une pente de 5 mill.

Or, en premier lieu, les voyageurs et les marchandises de la ville étant pris à 2^{m}, auraient à remonter inutilement à la côte 50^{m}, d'où ils partiraient dans notre système sans inconvéniens et sans frais. Or, les trains des voyageurs constitueront certainement à eux seuls les deux tiers du mouvement du chemin de fer (poids brut) de Marseille à Lyon, et la marchandise partant de la ville, représentant probablement au moins le tiers de la totalité des expéditions, il en résulte que, dans notre système, nous évitons de remonter de 48^{m} les trois quarts du poids brut total à remonter sur le chemin de fer.

De plus, et c'est là une considération des plus impor-

tantes, la ligne de Marseille à Lyon a été projetée par M. Kermaingant avec des pentes normales de 3 mill. Les trains devront donc partir de Marseille chargés pour cette pente, d'où il résulte qu'ils ne pourront monter la rampe de 5 mill. qu'à l'aide d'une machine de renfort; chaque train remontant devra donc être conduit par deux locomotives, qui représentent un poids de 45 à 55 tonnes; ainsi, non-seulement dans ce système on remonte inutilement les $^3/_4$ du poids brut des trains de 48 ^{m}, mais on remonte, en outre, de la même hauteur pour chaque train, et sans aucune utilité, 45 à 55 tonnes, poids égal au poids total des trains de voyageurs et moitié à-peu-près de celui des trains de marchandises. En sorte que, tout compris, les $^9/_{10}$ du poids brut mis en mouvement sont inutilement remontés de 48 ^{m}.

Dans notre système, la marchandise venant du port étant remontée par machines fixes, nous évitons, pour cette catégorie même, la seule qu'il faille nécessairement remorquer du niveau de la mer, la remonte de deux locomotives ; de plus, nous employons pour cette remorque le moyen le plus économique de franchir de la hauteur, savoir la machine fixe.

Tout le monde sait que ce système est employé sur la plus grande échelle sur les chemins de fer les plus importans d'Angleterre, et entre autres sur ceux de Liverpool à Manchester et de Birmingham à Londres. Le chemin de Blackwal transporte par ce procédé jusqu'à trente mille voyageurs par jour. Pour les voyageurs donc, aussi bien que pour la marchandise, ce système est aussi sûr qu'il est économique, et, avec de tels exemples, on ne saurait,

assurément, élever aucune objection contre son emploi.

A tous ces avantages que présente la disposition des abords de Marseille, que nous avons adoptée, il faut en ajouter un autre plus grand encore, c'est de permettre d'aborder l'Estaque par des pentes qui n'exigent pas de machines de renfort.

L'emploi des machines de renfort est sujet aux plus graves inconvéniens. Augmentation du poids inutile, accroissement des frais de traction, chances multipliées d'accidens, emploi de matériel, occupation continuelle des voies, etc. Les plus graves accidens, peut-être, auxquels les chemins de fer soient exposés, peuvent résulter de l'emploi des machines de renfort. Par tous ces motifs, on doit éviter, autant que possible, les pentes qui exigent l'emploi des renforts.

Mais, d'un autre côté, les grands souterrains sont sujets, soit quant à l'exécution, soit quant à l'exploitation, à des objections sérieuses. Incertitude dans la dépense et dans le temps d'exécution; difficulté de surveiller et d'entretenir la ligne, danger des rencontres par suite de l'obscurité continuelle, et surtout à cause de la succession rapide des trains qui ne permet pas toujours à la fumée d'un train de se dissiper avant qu'un autre se présente: chances d'accidens pour les hommes employés dans le souterrain; inconvéniens graves, surtout dans le Midi, pour les voyageurs exposés à passer subitement d'une température élevée à une température relativement très-basse; filtrations continuelles fort désagréables pour les voyageurs placés dans les voitures découvertes, etc.

Le tracé de la rampe de l'Estaque se présente dans ces

termes : ou *de faibles pentes avec un grand souterrain*, ou *de fortes pentes avec un souterrain court*. En d'autres termes, ou *les inconvéniens d'une machine de renfort*, ou *ceux d'un grand souterrain*.

Dans la première discussion qui a eu lieu à ce sujet, nous disions devant le Conseil : « Il faut choisir entre ces » deux systèmes : si on emploie la machine de renfort, il » faut l'employer tout entière et en profiter autant que » possible pour relever le tracé et diminuer le souterrain ; » si, au contraire, on admet un grand souterrain, qu'on » s'arrange du moins pour éviter la machine de renfort, » et qu'on renonce à un système bâtard, qui réunit les » inconvéniens des deux systèmes, et qui n'a les avan- » tages d'aucun. »

Un train étant chargé pour la rampe de 3 mill., deux machines égales remonteront ce train sur une rampe de 10 mill., absolument de la même manière que l'une d'elles l'aurait remonté sur la rampe de 3 mill. Ceci posé, si l'on a recours à une machine de renfort pour remonter la rampe de l'Estaque, il est clair que cette rampe peut être inclinée sans inconvénient jusqu'à 10 mill. C'est, en effet, par l'emploi d'une telle pente sur 5 kil. de longueur, que nous proposions, dans notre projet primitif, de réduire le souterrain de l'Estaque à 1,400 ^{m}.

Nous annoncions au Conseil que, dans le cas où l'administration préfèrerait les grands souterrains aux machines de renfort, nous avions étudié un tracé qui supprimait entièrement l'emploi de ces machines sans allonger les souterrains projetés par MM. Kermaingant et de Mont-Richer.

Ce tracé, nous le produisons aujourd'hui, ou plutôt nous en produisons deux qui satisfont à cette condition.

Or, ce résultat ne peut être atteint qu'en partant de Marseille à une cote élevée. Avec le point de départ placé à 50 m, il est, en effet, très facile, en employant des pentes inférieures à 3 mill., d'atteindre l'Estaque à une hauteur supérieure à celle qu'ont adoptée MM. Kermaingant et de Mont-Richer pour leurs souterrains.

Notre premier tracé traversait l'Estaque à la cote 140m.

Nous en produisons un autre sous le n° 2, qui s'élève à la cote 83 m parune rampe de 3 mill. avec souterrain de 3,735 de longueur.

En adoptant la hauteur du souterrain de M. Kermaingant, une pente de 0 m 0022 suffirait. Pour le souterrain de M. de Mont-Richer, la pente serait de 0,0015. La longueur du souterrain de M. Kermaingant est d'environ 4,000 m. Celle du souterrain de M. de Mont-Richer est, selon nous, de 4,240.

Enfin, nous présentons un tracé presque entièrement horizontal, et qui traverse l'Estaque à la cote 53 m avec un souterrain de 4,100 m. C'est le système que nous préférons, en supposant qu'on renonce à l'emploi de la machine de renfort.

Nous mettons sous les yeux du Conseil une étude complète de l'Estaque avec l'indication de tous les souterrains projetés par les divers ingénieurs.

A partir de l'Estaque, le projet n° 1 se dirigeait vers les quatre Tours pour se rapprocher d'Aix autant que possible, et franchissait l'Arc en ce point, à la cote 72.

Le tracé n° 2 suit la même direction sur une

ligne horizontale de l'Estaque à l'Arc. C'est à peu près aussi le tracé de M. de Mont-Richer dans cette partie.

Ce système a l'inconvénient de tenir le tracé à une hauteur telle, qu'il devient presque impossible d'aborder l'étang de Berre, et aussi d'allonger la ligne. Il a l'avantage de raccourcir autant que possible l'embranchement d'Aix et de diminuer la descente inutile.

Une variante de ce tracé, présentée sous le n° 3, consiste à descendre, en sortant de l'Estaque, par une pente de 3 mill. jusqu'à la cote 20 ^{m}, ce qui permet de se rapprocher de l'étang et de diminuer le parcours.

Le tracé que nous préférons est le n° 4, qui se rattache au souterrain à 53 ^{m}, et qui, descendant par une pente de 3 mill., atteint la cote 17 ^{m} près de l'étang, qu'il peut alors desservir par un court embranchement.

Le seul inconvénient de ce système de tracé, c'est d'allonger l'embranchement d'Aix. Il a, outre l'avantage de desservir facilement l'étang, celui de diminuer beaucoup les travaux, et surtout les souterrains, en abaissant la ligne sur les coteaux de Vitrolles et de Rognac.

Ainsi, nous produisons entre Marseille et la Touloubre quatre tracés :

Le n° 1, supposant l'emploi des machines de renfort, franchit l'Estaque à la cote 140 ^{m} avec souterrain de 1,400 ^{m} et l'Arc à la cote 72, et arrive à la Touloubre à la cote 36.

Le n° 2 franchit l'Estaque à la cote 83 ^{m} par une rampe de 3 mill., et, sans emploi de renfort, sort de l'Estaque à 72 ^{m} et se dirige vers l'Arc par une ligne de niveau.

Le n° 3 traverse l'Estaque comme le n° 2, et descend immédiatement à la cote 20 m par une pente de 3 mill.

Le n° 4, que nous regardons comme préférable, sort de l'Estaque à la cote 53m, et descend par une pente de 3 mill. à la cote 17.

Les deux derniers tracés traversent la vallée de l'Arc de niveau et remontent, par une pente de 3 mill., jusqu'à la cote 36m qu'ils atteignent, comme les deux autres, sur la Touloubre.

Entre la Touloubre et Avignon, nous ne présentons qu'un tracé unique qui remonte d'abord la vallée de Saint-Chamas par une pente de 3 mill. jusqu'à la plaine de la Crau, où il atteint la cote 51m.

De ce point, un embranchement de 19 kilom. de longueur et 2 mill. et demi de pente par mètre, pourra, quand on le jugera utile, être dirigé, sans aucune difficulté, vers Bouc. Cet embranchement, exécuté à une voie, ne coûterait certainement pas deux millions et s'exécuterait aisément en quelques mois.

Traversant la Crau par une seule ligne droite de 26 k., le tracé descend à la cote 10m par une pente de 0m 0018 et se tient ensuite de niveau à cette cote; il traverse la vallée d'Arles sur un viaduc, et, après avoir touché à Arles, se dirige vers Tarascon par les ségonnaux, c'est-à-dire par les terrains situés en dehors de la digue du Rhône, terrains élevés par les dépôts successifs du fleuve bien au-dessus de ceux qui sont restés enfermés dans les digues.

Dans notre projet primitif, nous avions cherché à éviter entièrement les terrains submergés; par ce motif,

nous avions laissé la ville d'Arles à une petite distance de la ligne principale à laquelle nous la supposions rattachée par un court embranchement. Mus par les réclamations élevées devant la première commission d'enquête, et éclairés par les observations de M. l'Ingénieur en chof des Bouches-du-Rhône, nous entreprîmes de nouvelles études, qui nous démontrèrent qu'il était possible de toucher à Arles sans compromettre en rien la ligne principale.

Comme tous les fleuves, le Rhône dépose sur ses rives, et ces dépôts sont d'autant plus considérables que le sol est plus rapproché du lit régulier du fleuve, d'autant moindres qu'il en est plus éloigné.

En sorte que le rivage forme un plan incliné du côté opposé au fleuve, et que le point le plus élevé du rivage est près du fleuve, tandis que la partie la plus basse est dans les terres à une distance qui varie avec la conformation générale de la contrée.

A partir de l'époque où les digues du Rhône ont été exécutées, le fleuve a cessé de déposer dans les terrains endigués, mais il a continué de relever les terrains extérieurs ou ségonnaux. Voilà pourquoi ces derniers sont plus élevés que les autres, et voilà aussi ce qui fait que le chemin de fer n'exige, dans cette partie, qu'un remblai de 3 à 4^{m}, tandis que, placé dans des terrains intérieurs, il eût exigé une levée de 6^{m} au moins.

La digue du Rhône, entre Arles et Tarascon, n'a, en effet, que 3^{m} de hauteur, et cette digue n'est attaquée ni menacée sur aucun point.

Les inondations s'opèrent toujours par le territoire de

Tarascon; dans tous les cas, les ruptures ont eu lieu aux environs de Boulbon, à quelques kilomètres en amont de Tarascon, point où la digue est très élevée et fort exposée. Une fois la trouée faite, les eaux se précipitent dans la plaine, la digue transversale de seconde ligne qui protège Tarascon et qui se rattache à la colline appelée la Montagnette, emportée ou surmontée, cède, et les eaux, se précipitant dans la vallée intérieure qu'enferme la digue du Rhône, suivent cette vallée jusqu'à Arles où, passant sous le pont de Crau, elles vont se répandre dans le canal de Bouc et dans les marais et étangs de la Crau inférieure.

L'insuffisance du débouché du pont de Crau fait refluer quelquefois les eaux à une hauteur telle que, surmontant la digue du Rhône, elles vont verser au fleuve par-dessus cette digue qu'elles dégradent alors sur quelques points.

La digue de Boulbon est remise en état et est désormais inattaquable. En supposant qu'une rupture eût lieu sur un autre point, la digue de deuxième ligne a été reconstruite, relevée et perreyée de manière à la mettre à l'abri de tout événement. Cependant, comme cette digue serait, quel que soit le projet adopté, la garantie du chemin de fer de Marseille à Bordeaux, il sera, sans doute, prudent de la renforcer encore; mais il ne saurait être douteux pour un ingénieur, qu'il ne soit possible et même facile de mettre à l'abri de tout événement une digue placée dans les terres et rattachée à un coteau élevé. Ceci posé, la partie du chemin de fer qui réunit Arles et Tarascon ne court plus aucun risque, puisqu'elle n'a, d'une part, rien à redouter des attaques directes du Rhône, et

que, de l'autre, elle serait défendue par la digue de la Montagnette contre le danger d'une prise à revers.

Au reste, comme, quel que soit le tracé adopté, le chemin de fer doit traverser la vallée du Rhône pour aller rejoindre les chemins de fer de l'Ouest, il faut bien, dans tous les cas, supposer qu'il sera mis à l'abri des inondations. Nous avons prouvé qu'il serait facile d'obtenir ce résultat, et que les travaux exécutés dans ce but suffiraient parfaitement à la protection du tracé par les ségonnaux. La sécurité de ce tracé ainsi démontrée, et bien qu'il allonge de quelques kilomètres, nous n'avons pas cru qu'il y eût lieu d'hésiter sur son adoption, parce que, d'une part, la suppression de l'embranchement compense à peu près l'augmentation de longueur, et que, de l'autre, il fait disparaître tous les inconvéniens d'un service par embranchement.

De Tarascon, la ligne se dirige sur Avignon, en suivant le tracé adopté par M. Kermaingant, et sur Beaucaire par un embranchement qui, franchissant le Rhône en amont de Tarascon, va rejoindre le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, à 1,500^{m} environ de cette dernière ville.

Le projet que nous soumettons à l'approbation du Conseil est celui dont le profil est annexé à cet exposé sous le n° 4, et qui, partant de la cote 50^{m}, à Marseille, traverse l'Estaque par une ligne à très peu près de niveau, descend à la cote 17^{m} près de l'étang de Berre, et vient toucher à Arles et à Tarascon.

Nous comparerons rapidement ce projet à ceux de MM. Kermaingant et de Mont-Richer, sous les divers rapports des longueurs, des pentes, de l'importance des travaux, de la dépense et des produits.

1° En ce qui concerne les longueurs :

Distance de Marseille à Avignon.
(Ligne de Lyon à Marseille.)

MM.	Kermaingant.	116 kilom.
	de Mont-Richer.	97
	Talabot et Didion.	116

Distance de Tarascon à Marseille.
(Ligne de Marseille à Bordeaux.)

MM.	Kermaingant.	96 kilom.
	de Mont-Richer.	109
	Talabot et Didion.	96

Distance de Marseille au Rhône.

MM.	Kermaingant, à Arles.	80 kilom.
	de Mont-Richer, ne dessert pas Arles, à Avignon.	97
	Talabot et Didion, à Arles.	81

Distance de Tarascon à Avignon.
(Ligne de Lyon à Bordeaux.)

MM.	Kermaingant et Talabot et Didion. . .	20 kilom
	de Mont-Richer.	23

D'où il résulte que le tracé par la vallée de la Durance, qui a sur les autres un avantage de 19 kilom., pour le trajet de Marseille à Avignon, est plus long de

18 kilom., de Marseille sur Tarascon; de 16 à 17 k., de Marseille au Rhône, et de 3 kilom. d'Avignon à Tarascon.

A quoi il faut ajouter qu'il ne pourrait desservir Arles qu'à la condition d'exécuter deux embranchemens: l'un de Tarascon à Arles de 15 kilom., et l'autre d'Arles à Salon de 39 kilom.; attendu que l'un ou l'autre de ces embranchemens, exécuté isolément, ne serait à peu près d'aucune utilité.

Cette ligne, enfin, ne pourrait communiquer avec Bouc qu'au moyen d'un embranchement de 32 kilom. de longueur.

La ligne de M. Kermaingant ne pourrait desservir Aix que par un embranchement de 36 kilom. de longueur, très chargé de travaux et très dispendieux.

De plus, cet embranchement, qui desservirait très bien la ligne de Marseille à Aix, ne pourrait être utilisé pour la route directe de Toulon et d'Italie, et perdrait, par conséquent, tout caractère d'utilité générale.

Cela posé, si on suppose la ligne exécutée, quelle qu'elle soit, rattachée à Aix, à l'étang de Berre, à Bouc, à Arles, à Tarascon et Beaucaire, on trouve pour les longueurs de chemin à exécuter dans chaque système :

M. Kermaingant.

	A deux voies.	A une voie.
Ligne principale.	116	
Embranchement d'Aix. . . .		36 service imparfait.
Embranchement de Beaucaire.	5	
	121	36

M. de Mont-Richer.

	A deux voies.	A une voie.
Ligne principale.	97	
Embranchement d'Aix.		19
Embranchement de Bouc.		32
Embranchement d'Arles à Tarascon. .		15
Embranchement d'Arles à Salon. . . .		39
Embranchement de Tarascon et de Beaucaire.	25	
Embranchement de la place Pentagone.	2 5	
	124 5	105

MM. Talabot et Didion.

Ligne principale.	116	
Embranchement d'Aix.		23
Embranchement de Bouc.		19
Embranchement de Beaucaire. . . .	4	
Embranchement de la Joliette. . . .	2	
	122	42

On voit que, sous ce rapport, l'infériorité de la ligne par la vallée de la Durance est évidente.

2° En ce qui concerne les pentes (le point de départ étant supposé à 2m au-dessus du niveau de la mer):

Pente totale, pentes et rampes comprises.

MM. Kermaingant.	180
de Mont-Richer.	188
Talabot et Didion, de la Rotonde.	126
du Port.	174

Contre-pentes.

MM.	Kermaingant.	80
	de Mont-Richer.	85
	Talabot et Didion, de la Rotonde. . . .	48
	du Port.	77

Pentes maxima.

MM.	Kermaingant.	0,005
	de Mont-Richer.	0,005
	Talabot et Didion.	0,003

Pente moyenne.

MM.	Kermaingant.	0,0015
	de Mont-Richer.	0,0019
	Talabot et Didion, de la Rotonde. . . .	0,001

Le plan incliné de la Joliette n'étant pas parcouru par les locomotives, il n'y a pas lieu de le comprendre dans les pentes *maxima* et moyenne. La pente moyenne de notre ligne, en y comprenant ce plan incliné, ne serait encore que de 0,0015.

Ces comparaisons ne s'appliquent qu'à la ligne de Marseille à Lyon ; sur celles de Marseille à Bordeaux, de Marseille au Rhône et de Lyon à Bordeaux, l'infériorité du tracé par la vallée de la Durance serait plus évidente encore.

3° Quant à l'importance des travaux :

Longueur du souterrain de la Nerthe.

MM. Kermaingant. . . . 4,000 m . . . . hauteur 83
de Mont-Richer . . 4,240 71
Talabot et Didion . 4,100 53

Longueur totale des souterrains.

MM. Kermaingant, environ. . 5,000 m
de Mont-Richer, environ 11,000 dont un de 2,815m, en outre de celui de la Nerthe.
Tbot et Didion. . . . 4,700

Le tracé de M. Kermaingant présente d'assez grands travaux sur les deux versans de l'Estaque ; de plus, il exige un grand ouvrage pour la traversée de l'étang de Caronte.

La ligne par la vallée de la Durance entraîne de très grands travaux entre l'Estaque et l'Arc ; un viaduc de 500 m pour la traversée de la vallée de l'Arc, et un autre pareil pour la traversée de la Touloubre.

Notre ligne, à l'exception du souterrain de la Nerthe, ne présente que des travaux fort ordinaires.

Un coup d'œil jeté sur le profil de la grande échelle suffit pour montrer combien, sous ce rapport, elle l'emporte sur le tracé par la vallée de la Durance.

4° Quant à la dépense d'exécution :

Nous présentons une estimation comparée et réduite aux mêmes bases pour la ligne par la vallée de la Durance et pour la nôtre. Cette évaluation, pour laquelle nous avons accepté, pour les quantités d'ouvrages, les chiffres

donnés par M. de Mont-Richer, bien que plusieurs de ces chiffres nous paraissent fort contestables, prouve que le tracé par la vallée de la Durance serait plus cher de onze millions, même en supposant qu'il laisse Arles et Bouc de côté, et que, s'il devait desservir ces deux ports, il entraînerait un excédant de dépense de dix-huit millions.

5° En ce qui concerne la dépense d'exploitation :

Le parcours total étant le même sur le tracé par la vallée de la Durance que sur les autres, à cause de la nécessité de desservir l'embranchement, il est évident qu'on aura en sus sur les frais d'entretien d'un double convoi, ceux d'un grand établissement à maintenir à la croisière, et enfin les dépenses résultant des chances d'accident dues à l'embranchement ; et que, si pour rendre le service plus facile ou même possible, on établissait des trains indépendans de Tarascon à Marseille et à Lyon, on aurait en sus, dans ce système, la dépense presque totale de ces trains.

D'où il résulte que la ligne par la vallée de la Durance, quoique desservant moins bien les populations et les principales localités, seraient beaucoup plus chère à exploiter.

6° Enfin ce qui concerne les produits :

Par le tracé de M. Kermaingant on perdrait les produits d'Aix évalués à 500 voyageurs par jour.

La ligne par la vallée de la Durance perdrait entièrement les voyageurs d'Arles et une partie de ceux de Tarascon et de Beaucaire qu'éloigneraient la cascade et les retards de l'embranchement, les produits de l'étang de Berre, les marchandises qui, ne pouvant plus être dirigées

sur Arles, iraient chercher le port de Cette, celles enfin qui, dirigées sur Arles, prendraient forcément le Rhône, ou qui, partant d'Arles, ne pourraient prendre le chemin de fer.

Notre ligne ne laisse de côté aucun des produits importans qu'on peut espérer. On a cherché dans cette discussion à donner, sous ce rapport, à la vallée de la Durance une importance qu'elle n'a pas et qu'elle ne saurait acquérir.

Les chemins de fer sont des voies éminemment commerciales. Pour eux, comme pour tous les moyens de transports rapides, les villes importantes, les centres de commerce et d'industrie sont les principales sources de produits. Les contrées purement agricoles, comme la vallée de la Durance, fournissent peu de voyageurs, et seulement pour de courtes distances. La ville d'Arles à elle seule fournirait plus de voyageurs que toute la vallée de la Durance réunie, quand même, comme les partisans de cette vallée, on comprendrait toute la région depuis Embrun ou Barcelonnette dans les populations desservies par le chemin de fer.

Il est bon de remarquer d'ailleurs que si on veut ne rien abandonner des 3 ou 4 voyageurs que pourraient donner les localités comme Orgon, Noves, Malamon, Senas, Saint-Andéol, Cabanel, etc., il faudra une station pour chacune d'elles, ce qui entraînerait des retards tout-à-fait disproportionnés avec les produits qu'on peut en espérer.

Il résulte de ces comparaisons que la ligne par la vallée de la Durance est inférieure à celle par la vallée du Rhône

sous tous les rapport, si ce n'est qu'elle abrège de 19 kil. le trajet entre Avignon et Marseille ;

Il est bon d'apprécier cet avantage ce qu'il vaut.

Nous avons prouvé que les frais d'exploitation seraient plus considérables et les produits moindres pour cette ligne.

Il en résulte donc que ce raccourcissement ne peut présenter aucun avantage, quant à l'économie.

Quant au temps, nous soutenons que l'abréviation qui devrait résulter de la diminution de parcours sera largement récompensée :

1° Par l'augmentation de la pente moyenne ;

2° Par la longueur des parties en souterrains ;

3° Par la multiplicité des stations improductives ou peu productives ;

4° Par les retards résultant du service d'embranchement ;

5° Par l'avantage que donne à l'autre ligne la grande ligne droite de la Crau.

Il est facile de prouver d'ailleurs, de manière à ne laisser ouverture à aucun débat, que, pour la marchandise, et c'est à la marchandise que s'appliquent surtout les avantages que les partisans de la ligne directe lui attribuent, cette ligne est décidément désavantageuse.

On suppose que la totalité de la marchandise à mettre en mouvement, soit à la remonte, soit à la descente, représente environ 400,000 tonnes ; que 100,000 tonnes vont en Languedoc ou en viennent, et que, sur les 300,000 tonnes restantes, la moitié au moins prendra le Rhône, l'autre

moitié prenant le chemin de fer. Il résulte de ces chiffres, que les 100,000 tonnes dirigées vers Tarascon ou en provenant, parcourant 12 kilomètres de plus par la ligne directe, donneront lieu à un excédant total de parcours de. . . . . 1,200,000 ton. à 1 k.

Que les 150,000 tonnes dirigées vers le Rhône, parcourant 16 kilom. de plus que par la ligne directe, donneront lieu à un parcours excédant de. . . . . 2,400,000 t. à 1 k.

Total des excédans du parcours 3,600,000

Tandis que les 150,000 tonnes dirigées sur Avignon avec un parcours moindre de 19 kilom. ne représentent qu'une économie totale de 2,850,000 t. à 1 k.

En sorte que l'avantage serait évidemment du côté de la ligne la plus longue.

Dans toute cette discussion, nous avons supposé le chemin de fer exécuté entre Lyon et Avignon. En le supposant arrêté à Avignon, la ligne par la vallée de la Durance n'a plus même l'apparence d'un seul avantage quel qu'il soit ; car alors c'est la ligne de l'Ouest qui est la ligne principale, et celle d'Avignon n'est plus que l'embranchement ; de plus, toute la marchandise étant nécessairement destinée pour le Rhône, subit un excès de parcours et de frais sans aucune compensation.

Or, pense-t-on que l'état puisse de bien longtemps disposer des fonds nécessaires pour l'exécution de la ligne de Châlons à Avignon ? La Saône et le Rhône présentent entre

ces deux villes la plus belle voie navigable que possède la France; les travaux d'améliorations qu'on exécute chaque jour dans le lit de ces fleuves, les progrès de la navigation à vapeur fluviale, rendent chaque jour cette belle voie d'eau plus utile, plus économique, plus rapide. Il n'y a aucun doute qu'on n'arrive bientôt à descendre le Rhône en toute saison de Lyon à Arles dans la journée et à le remonter en deux jours. Depuis plusieurs mois, les voyageurs ne paient entre Arles et Lyon que 4 fr. et 2 fr.; on ne peut assurément rien espérer de mieux d'un chemin de fer. Nous sommes loin de contester l'utilité qu'aura à la remonte la voie en fer; nous reconnaissons qu'elle a une assez grande importance politique, mais on ne peut nier qu'il n'y ait là une voie de communication bien supérieure à ce qui existe partout ailleurs en France, et que, par conséquent, ce ne soit de toutes les grandes lignes la portion la moins urgente.

Si donc on tient compte du peu d'urgence de cette ligne et des capitaux énormes engagés d'avance dans les travaux publics par les mesures que le Gouvernement vient de proposer aux chambres, ou par celles qui ont été adoptées dans les dernières sessions, il est impossible qu'on ne reconnaisse pas que le temps est loin encore où on pourra s'occuper de commencer l'exécution de la ligne de Lyon à Avignon. Or, il est évident que jusqu'au moment où cette lacune sera comblée, le chemin par la vallée de la Durance imposera au commerce de très lourdes charges sans aucune compensation.

Nous avons prouvé que, même en supposant la lacune de Lyon à Avignon exécutée, l'avantage de longueur que

présenterait le tracé direct serait largement compensé par les inconvéniens si graves, si multipliés que présente d'ailleurs cette ligne. Mais, pour en finir de cette discussion, voici l'argument catégorique que nous avons à opposer aux partisans de la prétendue ligne directe.

Vous niez les inconvéniens de votre ligne; vos excès de pentes, l'immensité de vos souterrains, la grandeur de vos travaux, les inconvéniens du service d'embranchement, l'abandon d'Arles, de Bouc, de l'étang de Berre, le bouleversement des habitudes du commerce, tout cela vous paraît-il compensé par un raccourcissement de 19 kilomètres? Soit.

Voici une ligne qui n'excède la vôtre en longueur que de 5 kilom. et qui, sous tous les autres rapports, est tellement supérieure à celle-ci que nous défions qu'on oppose une réponse quelle qu'elle soit aux résultats de la comparaison qui suit:

Cette ligne divergerait de celle que nous avons décrite à l'entrée de la Crau, et, se dirigeant à travers cette plaine par une ligne de niveau, elle entrerait dans la riche vallée des Alpines où se trouvent Mourriès, Maussanne, etc., et sortirait de cette vallée par un court souterrain pratiqué à travers le col de Montpaon; après quoi elle descendrait sur le flanc occidental des Alpines jusqu'à Saint-Gabriel, d'où elle rejoindrait Avignon par une seule ligne droite tracée entièrement en dehors des terrains inondés. Arles serait desservi par un embranchement de 10 kilomètres, et Tarascon par un autre de 4 kilomètres.

Comparée à la ligne par la vallée de la Durance, cette ligne présente les résultats suivans:

Longueur de la ligne par la Durance entre Marseille et Avignon. 97

Longueur de la ligne par les Alpines. 102

De Marseille à Tarascon.

Par la Durance. 109

Par les Alpines. 88

De Marseille à Arles.

Par les Alpines. 87

La ligne par la vallée de la Durance ne dessert pas Arles.

D'Avignon à Tarascon.

Par la Durance. 23

Par les Alpines. 21

LONGUEUR DE LA LIGNE A POSER.

	Voie double.	Voie simple.
Par la Durance.	124 50	107
Par les Alpines.		
Ligne principale.	102	
Embranchement d'Aix.		23
Idem de Bouc. . . .		19
Idem d'Arles. . . .	10	
Idem de Beaucaire.	8	
	120	42

En sorte que la ligne par la vallée de la Durance serait plus courte de 5 kilomètres sur Avignon.

Plus longue de 21 kilom. sur Tarascon et Beaucaire,

De 10 sur le Rhône,

Et de 2 d'Avignon à Tarascon,

et qu'elle exigerait pour desservir les mêmes points, 5 kil. ½ de double voie et 65 kilom. de voie simple, de plus.

Quant aux pentes, voici les résultats de la comparaison :

La ligne par la Durance a, de plus que l'autre, 82 ^{m} de pente totale, 41 de contre-pente.

La pente *maxima* est de 5 millim. au lieu de 3, et la pente moyenne de 1 ^{mm} 9 au lieu de 1 ^{mm}.

La longueur totale des souterrains est, par la vallée de la Durance. . . . . 11,000 ^{m}.

Par les Alpines. 5,200

Nous ajouterons que rien ne serait plus facile que de tracer cette ligne entièrement de niveau, et sans contre-pente de Marseille à Montpaon, c'est-à-dire, sur une longueur de 75 kil., sans allonger la ligne de plus de 2 k., et sans que l'importance des travaux en fût augmentée dans une trop forte proportion.

Si donc on admet, avec les partisans du tracé par la vallée de la Durance, que les embranchemens ne présentent aucun inconvénient, que peut-on objecter à cette nouvelle ligne qui n'allonge aucun parcours, qui dessert tous les intérêts engagés dans la question, qui n'en abandonne aucun, et qui maintient la position relative de tous. Si on fait passer les questions d'art avant tout, quelle ligne peut lui être comparée ? Si on reconnaît avec nous la prééminence des intérêts commerciaux, il n'y en a qu'une seule qui puisse lui être préférée : c'est la ligne qui touche, sans embranchement, à tous les points im-

portans que peut ou que doit desservir le chemin de fer de Marseille à Avignon.

Nous terminons ici cette discussion déjà trop longue. Nous avons laissé de côté tous les motifs d'équité, toutes les considérations d'intérêt local et beaucoup de celles d'intérêt général, qui militent en faveur de la vallée du Rhône et qui ont été produits aux enquêtes. Nous nous permettrons seulement d'appeler toute l'attention du Conseil sur les divers documens que l'enquête a suscités, nous réservant de donner, de vive voix, à notre opinion tous les développemens dont elle est susceptible.

Nîmes, le 21 mars 1842.

PAULIN TALABOT. C. DIDION.



COMPARAISON

DES DÉPENSES DES TRACÉS

PAR ARLES ET PAR LA VALLÉE DE LA DURANCE.

TRACÉ PAR LA DURANCE. ESTIMATION DE M. DE MONT-RICHER.	fr.	fr.
Indemnités de Terrain.		
230 hectares, de 6 à 10,000 fr. .	»	1,500,000
Terrassemens et Escarpemens.		
2,730,857 mètres cubes, de 1 fr. 50 c. à 3 fr. 50 c.	»	6,748,349
Ouvrages d'Art.		
Viaduc sur la Durance	(Mémoire.)	
— sur l'Arc	500,000	
Ponts à la sortie du souterrain de la Nerthe	180,000	
Pont de passage et d'écoulement, murs de soutènement, etc. . .	1,850,000	
		2,530,000
Souterrains.		
Souterrains de la Nerthe, Saint-Louis, Saint-Lazare et la Vieille-Ville, 5,319 mètres à 1,000 fr.	5,319,000	
Souterrains du Pas-de-Lancier, de Vitrolles, Mouton, Rognac, Mont-Ribas, Lançon et Notre-Dame, 5,500 mètres à 800 fr.	4,400,000	
		9,719,000
Clôtures et Barrières.		
Classées avec le matériel.	»	
Total des travaux et indemnités.		20,497,349
Somme à valoir.	»	3,502,651
Total du chemin de fer d'Avignon à Marseille	»	24,000,000

TRACÉ PAR ARLES, N° 4. ESTIMATION DE MM. TALABOT ET DIDION. (Voir le détail joint au dossier). CHAPITRE Ier —	fr.	fr.
Indemnités de Terrain.		
432 hectares de 4 à 15,000 fr. .	»	3,610,000
Terrassemens.		
2,912,000 mètres cubes, de 1 fr. 50 c. à 3 fr. 50 c.	»	4,970,000
Ouvrages d'Art.		
Viaduc sur la Durance	2,000,000	
Viaduc d'Arles.	200,000	
Viaducs de la Touloubre et du Grand-Vallon	160,000	
Ponts de passage et d'écoulement, murs de soutènement, etc. . . .	1,860,000	
		4,220,000
Souterrains.		
Souterrains de la Nerthe, 4,100 mètres à 2,000.	8,200,000	
Souterrains de Vitrolles et de Saint-Louis, ensemble, 600 mètres à 1,000.	600,000	
		8,800,000
Clôtures et Barrières.		
Pour toute la longueur.	»	»
Total des travaux et indemnités.	»	22,030,000
Somme à valoir	»	2 970,000
Total du chemin de fer d'Avignon à Marseille.	»	25,000,000

TRACÉ PAR LA DURANCE.

ESTIMATION CALCULÉE D'APRÈS LES MÊMES PRIX

et les mêmes bases

QUE LE TRACÉ DE MM. TALABOT ET DIDION.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.

	fr.	fr.
Indemnités de Terrain.		
352 hectares		3,290,000
Terrassemens.		
2,730,856 mètres cubes, soit . . .	»	6,710,000
Ouvrages d'Art.		
Viaduc sur la Durance.	2,000,000	
Les autres ouvrages, comme à l'estimation de M. de Mont-Richer, ci	2,530,000	
Viaduc de 500 mètres sur la Touloubre	500,000	
		5,030,000
Souterrains.		
Souterrains de la Nerthe, 4,000 mètres à 2,000 fr.	8,000,000	
— de Lançon, 2,800 mètres à 1,500 fr.	4,200,000	
Les autres souterrains, ensemble 4,319 mètres, à 1,000 fr. . . .	4,319,000	
Accessoires, soit.	31,000	
		16,550,900
Clôtures et Barrières.		
Comme à l'estimation de M. de Mont-Richer	»	300,000
Total des travaux et indemnités. .	»	31,910,000
Somme à valoir.	»	3,090,000
Total du chemin de fer d'Avignon à Marseille	»	35,000,000

OBSERVATIONS.

Les terrains de la vallée de la Durance ont certainement plus de valeur que ceux du tracé par Arles. Quant à la surface à acquérir, il n'y a de différence que dans un allongement de 19 kilomètres pour traverser la Crau, qui représente à notre compte 80 hectares à 4,000 fr. l'un, soit 320,000 fr. Les terrains des 50 kilomètres du Chemin de fer de Montpellier à Nîmes, coûteront au moins 1,600,000 fr. Il est de toute évidence que la ligne de Marseille à Avignon coûtera plus que le double.

La plus grande quantité de rocher, comptée dans les déblais du tracé de M. de Mont-Richer, vient surtout des grandes tranchées qui accompagnent ses nombreux souterrains, lesquels ne s'ouvrent qu'après des escarpemens à ciel ouvert d'une très grande hauteur.

Quand même la dépense du viaduc de la Durance serait imputée sur les fonds de la ville d'Avignon, elle n'en doit pas moins figurer dans le coût du chemin de fer.

Le mémoire de M. de Mont-Richer indique un viaduc de 500m de longueur pour franchir la vallée de la Touloubre, ce viaduc a été omis dans son estimation.

Le prix de 2,000 fr. le mètre courant est au-dessous du prix de souterrains beaucoup plus courts que celui de la Nerthe, exécutés en France. En Angleterre, celui de Kilsby, qui n'a que 2,800 mètres de longueur, a coûté 3,600 fr. le mètre courant. — Quant au souterrain de Lançon de 2,800 mètres de long, c'est le compter très bas que de le porter à 1,500 fr. le mètre. — Au reste, si l'on devait réduire ces évaluations pour le chemin de la Durance, on les réduirait sur le même pied pour celui du Rhône.

Mais notre opinion est que ces évaluations sont trop basses pour des souterrains aussi longs, avec des puits aussi profonds.

Les deux dernières sommes à valoir ne diffèrent que de 120,000.

TRACÉ PAR LA DURANCE. ESTIMATION DE M. DE MONT-RICHER.			TRACÉ PAR ARLES, N° 4. ESTIMATION DE MM. TALABOT ET DIDION. (Voir le détail joint au dossier.)		
			CHAPITRE II. — GARES,		
Gares, Stations, etc.	f.	f.	**Gares, Stations, etc.**	f.	f.
Gares de Marseille, d'Aix, d'Avignon, ateliers, dépôts, etc. . .	3,000,000		Détail comme ci-contre, les clôtures étant censées représenter une somme à valoir, soit ci. . .	3,800,000	
Station, maison de Garde, etc.	500,000				
Clôtures.	300,000				
		3,800,000			3,800,00
Matériel.			**Matériel.**		
			50 Machines locomotives à. . . . 55,000 f. 00	2,750,100	
			30 Voitures de 1re classe à. 12,000 00	360,000	
			50 Voitures de 2e classe à. 8,000 00	400,000	
			60 Voitures de 3e classe à. 7,000 60	420,000	
			600 Waggons sur ressorts à. . . . 2,400 00	1,440,000	
			400 Waggons divers à. 1,500 00	600,000	
			Dépenses diverses.	30,000	
Détail reproduit comme ci-contre.		6.000,000			6,000,00
Voie en Fer.			**Voie en Fer.**		
96,400 mètres de voie à 100 fr. .	9,640,000		116,000 mètres de voie à 100 f. .	11,600,000	
1/10 pour Gares.	964,000		1/10 pour Gares.	1,160,000	
		10,604,000			12,760,00
Somme à valoir.	»	596,000	Sommes à valoir	»	440,00
Total du chapitre 2.	»	21,000,000	Total du chapitre 2.	»	23,000,00
Total général des dépenses du chemin de fer d'Avignon à Marseille sans embranchement. . .	»	45,000,000	Total général des dépenses du chemin de fer d'Avignon à Marseille sans embranchement.	»	48,000,00

TRACÉ PAR LA DURANCE. ESTIMATION CALCULÉE D'APRÈS LES MÊMES PRIX et les mêmes bases QUE LE TRACÉ DE MM. TALABOT ET DIDION.			OBSERVATIONS.
VOIES EN FER, MATÉRIEL, ETC.			
Gares, Stations, etc.	f.	f.	
Soit de même.	3,800,000		
		3,800,000	
Matériel.			
Soit comme ci-contre.		6,000,000	
Voie en Fer.			
Comme à l'estimation de M. de Mont-Richer.	10,604,000		
		10,604,000	
Somme à valoir.	»	596,000	
Total du chapitre 2.	»	21,000,000	
Total général des dépenses du chemin de fer d'Avignon à Marseille sans embranchement. . .	»	56,000,000	

TRACÉ PAR LA DURANCE. ESTIMATION DE M. DE MONT-RICHER.			TRACÉ PAR ARLES, N° 4. ESTIMATION DE MM. TALABOT ET DIDION. (Voir le détail joint au dossier.)		
			CHAPITRE III. — EMBRANCHEMENT DONT		
Embranchement sur Tarascon et sur Aix.	fr.	fr.	**Embranchement sur Beaucaire et Aix.**	fr.	fr.
40,000 mètres courans à 150 f.	6 000,000		Embranchement d'Aix à une voie, 23,000 mètres à 150 fr.......	3,450,000	
Viaduc sur le Rhône	2,000,000		Embranchement de Beaucaire et Viaduc sur le Rhône	4,000,000	
			Accessoires..................	50,000	
				7,500,000	
Total........		8,000,000	Soit en ajoutant 500,000 fr. de sommes à valoir *...........		8,000,00
					56,000,00
Total du tracé avec embranchement sur Aix et sur Beaucaire.		53,000,000			
			CHAPITRE IV. — EMBRANCHEMENT		
			Point d'embranchement.	»	»
			Total du chemin de fer desservant la ville d'Arles..........	»	56,000,00
			CHAPITRE V. — EMBRANCHEMENT		
			19,000 mètres à 10 f. (soit 20,000 mètres)....................	»	2,000,0
			Total du chemin de fer desservant Aix, Beaucaire, Arles et Bouc......................	»	58,000,0

TRACÉ PAR LA DURANCE. ESTIMATION CALCULÉE D'APRÈS LES MÊMES PRIX et les mêmes bases QUE LE TRACÉ DE MM. TALABOT ET DIDION.			OBSERVATIONS.
LA CONSTRUCTION EST CONVENUE.			
Embranchement d'Aix et de Beaucaire.	fr.	fr.	Dans l'estimation totale du tracé par Arles, figure une somme de cinq millions pour les communications avec le port de Marseille, savoir: 1° L'embranchement de la Joliette de 2,000 mètres de longueur, qui est compensé par celui de la place Pentagone, un peu plus long; 2° L'embranchement du port du côté de Notre-Dame qui ne doit pas figurer dans la comparaison, puisqu'il s'applique à un service que le tracé de M. Mont-Richer ne dessert pas.
Embranchement d'Aix à une voie, 19,000 mètres à 150 f. 2,850,000 f. soit	2,800,000	»	
Embranchement de Tarascon à 2 voies, 21,000 mètres à 200 f.	4,000,000	»	
Prolongement sur Beaucaire et Viaduc du Rhône comme ci-contre	4,000,000	»	
		11,000,000	* Dans les chiffres totaux, la somme à valoir totale du tracé par Arles, se trouve la plus forte d'environ 400,000 fr.
		67,000,000	
DESSERVANT LA VILLE D'ARLES.			
Embranchement d'Arles à Tarascon, 15,000 mètres à 150 f.	2,250,000	»	
Embranchement d'Arles à Salon, 39,000 mètres à 100 f.	3,900,000	»	
Total	6,150,000	soit 6,000,000	
		73,000,000	
SUR LE PORT DE BOUC.			
32,000 mètres à 100 f. — 3,200,000 f., soit	»	3,000,000	
	»	76,000,000	

RÉCAPITULATION.

Comparaison sommaire des Dépenses des deux Tracés pour différen services, estimées aux mêmes prix et sur les mêmes bases.

	TRACÉ PAR ARLES.	TRACÉ PAR LA DURANCE.	DIFFÉRENCES en faveur du tracé PAR ARLES.
1° Ligne directe ne joignant ni Aix ni Beaucaire. .	48,000,000	56,000,000	8,000,000
2° Chemin de fer avec embranchement sur Aix et Beaucaire.	56,000,000	67,000,000	11,000,000
3° Chemin de fer avec embranchement sur Aix, Beaucaire et Arles.	56,000,000	73,000,000	17,000,000
4° Chemin de fer avec embranchement sur Aix, Beaucaire, Arles et Bouc.	58,000,000	76,000,000	18,000,000

	NAVIRES A VOILE et Bâtimens à vapeur de mer.	BATEAUX à vapeur de rivière.	BATEAUX DE RIVIÈRE dits penelles, cicelandes, etc.	RADEAUX de bois de chêne et de sapin.	TOTAUX.
ENTRÉES EN 1840.					
Nombre.	1,153	542	689	343	5,727 entrées
Jauge.	83,476 tonneaux	108,744 tonneaux	103,350 tonneaux	»	295,570 tonneaux
Poids des chargemens réels en Marchandises.	44,237 tonnes	27,100 tonnes	96,460 tonnes	34,818 tonnes	202,615 tonnes
SORTIES EN 1840.					
Nombre.	1,147	542	620	25	2,334 sorties
Jauge.	82,129 »	108,744 »	93,000 »	» »	283,873 tonneaux
Poids des chargemens réels en Marchandises.	73,368 »	37,910 »	55,800 »	1,250 »	168,358 tonnes
ENTRÉES EN 1841.					
Nombre.	1,319	1,014	658	244	3,235 entrées
Jauge.	94,016 »	202,800 »	98,700 »	» »	395,516 tonneaux
Poids des chargemens réels en Marchandises.	52,750 »	50,700 »	85,540 »	27,148 »	216,138 tonnes
SORTIES EN 1841.					
Nombre.	1,330	1,014	464	32	2,840 sorties
Jauge.	98,277 »	202,800 »	69,600 »	» »	370,677 tonneaux
Poids des chargemens réels en Marchandises.	80,035 »	60,840 »	41,760 »	1,600 »	185,235 tonnes

RÉCAPITULATION.

Année 1840.	2,727	Entrées jaugeant ensemble	295,570	tonneaux portant	202,615	tonnes.
	2,334	Sorties jaugeant ensemble	283,873	tonneaux portant	168,358	tonnes.
Total des mouvemens du port en 1840	5,061	Entrées ou sorties jaugeant	579,443	tonneaux portant	370,973	tonnes.
Année 1841.	3,235	Entrées jaugeant ensemble	395,516	tonneaux portant	216,138	tonnes.
	2,840	Sorties jaugeant ensemble	370,677	tonneaux portant	185,235	tonnes.
Total des mouvemens du port en 1841	6,075	Entrées ou sorties jaugeant	766,193	tonneaux portant	401,373	tonnes.

Certifié le présent état des mouvemens du port d'Arles pendant les années 1840 et 1841, véritable et conforme aux relevés du registre des déclarations à nous faites par les capitaines ou conducteurs des navires à leur départ et à leur arrivée.

A Arles, le 31 décembre 1841, *Le Maître du port d'Arles*, Signé : **BURLE.**

Vu et certifié par nous, Maire de la ville d'Arles, **BEDEL**, Adjoint.

OBSERVATIONS.

Les eaux basses du Rhône en amont d'Avignon et les hauts fonds dans cette partie du parcours du fleuve jusqu'à Lyon, ayant rendu la navigation impossible pendant plusieurs mois pour les Bateaux à vapeur et autres de rivière dans le courant de l'année 1840, il en est résulté une différence considérable dans les entrées et les sorties comparées à celles de 1841.

NOTA. D'après la statistique officielle des ports maritimes de commerce publiée en 1839 par M. le Sous-Secrétaire d'Etat au ministère des travaux publics, le tonnage des navires entrés ou sortis du port de Marseille dans l'année 1837 s'élève à 1,326,388 tonneaux.

IMPRIMÉ CHEZ PAUL RENOUARD, RUE GARANCIÈRE, 5.


Marseille
300
le 90,430 73
109,000 00
124,000 00
UNIV. OF MICH.

hommage respectueux de l'auteur

LA

SEINE MARITIME

I.

LE HAVRE

PAR

M. LE BARON J.-J. BAUDE

EXTRAIT

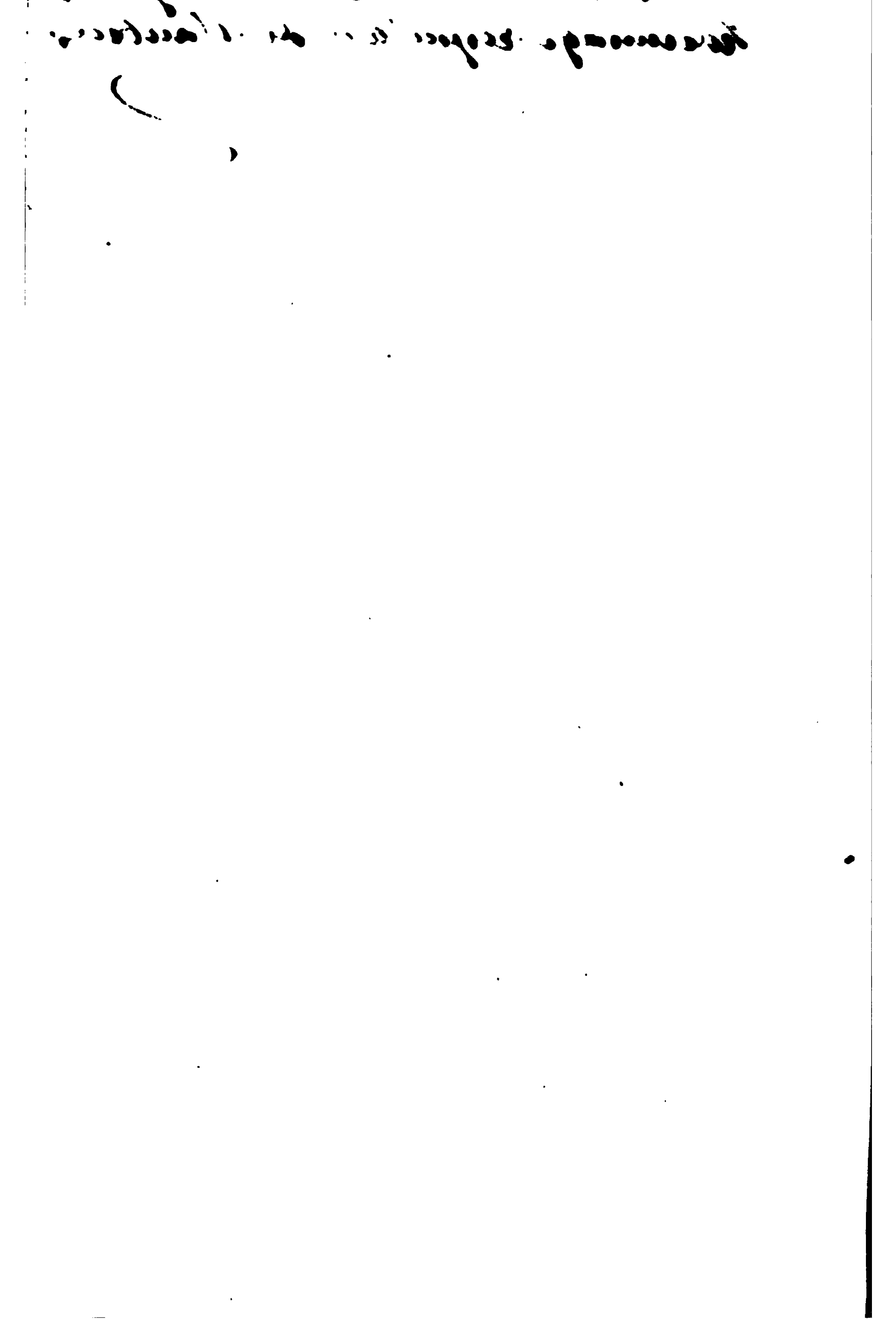
DE LA REVUE DES DEUX MONDES

LIVRAISON DU 15 NOVEMBRE 1859.

PARIS

IMPRIMERIE DE J. CLAYE, 7, RUE SAINT-BENOIT

1859



LA

SEINE MARITIME

I.

LE HAVRE.

RÉGIME HYDRAULIQUE DE L'EMBOUCHURE DE LA SEINE.

> Omnia in mensurâ et numero et pondere disposuisti. (SAP., XI, 21.)

Lorsqu'après une longue persistance des vents d'est les vents d'aval (1) commencent à prendre le dessus dans la Manche, leurs premières bouffées sont saluées sur les eaux de cette mer par un long frémissement de joie, et comme les abeilles qui, chargées du butin de la journée, volent de tous les points de l'horizon vers la ruche où le repos les attend, les équipages qui luttent péniblement au large ou se morfondent dans les abris du canal tendent leurs voiles et cinglent vers l'embouchure de la Seine. D'abord épars sur la vaste étendue de la mer, les navires se groupent à mesure qu'ils se rapprochent du but commun. L'atterrage leur est au loin signalé par le brusque affaissement des falaises du pays de Caux. Les escarpes éclatantes de blancheur que les érosions de l'Océan ont taillées de la vallée de la Somme à celle de la Seine dans le plateau crayeux expirent au cap de La Hève, et le talus de leurs éboule-

(1) Ce sont, dans le langage des marins, ceux qui soufflent de la pleine mer vers la terre.

mens se couvre à Ingouville d'arbres touffus et de somptueuses habitations : la plaine humide de Leure s'étend au pied du revers méridional du plateau, et la mobilité de ses rivages reproduit sous nos yeux les phénomènes maritimes qui en ont déterminé la formation. En tête de cette alluvion récente, Le Havre appelle dans ses bassins hospitaliers toutes les marines du globe, et l'on sent dans l'élégance grandiose de ses aspects le faubourg et le port de Paris. La Seine ouvre sa large bouche entre les hautes falaises de Caux et les collines verdoyantes du pays d'Auge. Celles-ci se prolongent jusqu'à la pointe de Beuzeval, au pied de laquelle s'épanchent les eaux dormeuses de la Dives. Une ligne de 24 kilomètres de longueur, obliquement tirée de la pointe de Beuzeval au cap de La Hève, est aux yeux des marins la limite de la Seine maritime : quand ils l'ont franchie en venant du large, ils se croient en rivière, et tout avancée en mer qu'est cette démarcation, elle n'est point aussi arbitraire qu'on pourrait le supposer : elle est tracée sur le talus des sables que l'embouchure de la Seine reçoit de la mer et de l'intérieur des terres, et n'est franchissable aux grands navires que par les hautes mers de vive-eau. L'indication de cette circonstance suffit pour faire sentir que si cette accumulation de sables s'exhaussait sensiblement, Le Havre, n'admettant plus que des bâtimens d'un faible tirant d'eau, tomberait au rang des ports secondaires. Des travaux imprudens pourraient conduire à ce fatal résultat; mais avant de chercher dans l'étude du régime hydraulique de l'embouchure de la Seine quelques lumières sur l'étendue de ce danger et les moyens de le conjurer, il convient de voir ce qu'est devenue, par ses avantages propres et par les relations dont elle est le foyer, une plage qui n'était, à l'avénement de François Ier, qu'un marais infect et inhabité.

Ce prince, qui représentait si bien les défauts de sa nation, monta sur le trône à l'âge de vingt-un ans, le 1er janvier 1515. Vainqueur à Marignan le 13 septembre suivant, il prenait possession du Milanais avec l'aveugle fantaisie de le garder. Il est informé, au sein de son triomphe, que l'appui généreux qu'il a promis à l'enfance du roi d'Écosse, Jacques V, rallume les ressentimens de Henri VIII, qu'en Espagne l'alliance de Ferdinand le Catholique devient de plus en plus équivoque, qu'en un mot, tandis qu'il couve l'Italie, la France est menacée sur ses côtes septentrionales et sur les Pyrénées (1). Il repasse à la hâte les Alpes au travers des neiges de février, et reconnaît à son arrivée à Paris que, si le danger n'est pas tout à fait

(1) *Mémoires de messire Martin Du Bellay, contenant le discours de plusieurs choses advenues au royaulme de France depuis l'an* 1513 *jusqu'au trespas du roy François Ier.* In-folio, Paris 1582.

aussi pressant qu'il l'a cru, le temps est venu de se mettre en garde contre la vieille jalousie de Henri VIII et l'ambition naissante du successeur de Ferdinand. D'un autre côté, de vagues et séduisans horizons venaient de s'ouvrir au-delà des mers. Dix-huit ans s'étaient à peine écoulés depuis la découverte de l'Amérique et du cap de Bonne-Espérance; les Dieppois, dans leurs courses cachées, avaient devancé ce mouvement; les Honfleurois, comme on le verra plus tard, l'avaient suivi. Les regards émus de l'Europe étaient tous tendus vers les mystérieux lointains de l'Océan, et quand ses sujets ne rêvaient qu'expéditions et fortunes aventureuses, comment un souverain, plein lui-même de jeunesse et d'ardeur, aurait-il résisté à l'entraînement universel? N'avait-il pas d'ailleurs à mettre les côtes de Normandie à l'abri des entreprises de l'Espagne et de l'Angleterre? A ces besoins nouveaux il fallait de nouveaux organes; les menaces et les espérances de l'avenir commandaient également de remplacer l'établissement maritime d'Harfleur, dont la ruine était imminente. François Ier ne fut pas lent à se décider.

Le grand-amiral de France Bonnivet, dont cette dignité n'avait pas fait un marin, mais qui partageait les ardeurs et exécutait parfois avec bonheur les plus hasardeuses conceptions de son royal ami, fut chargé de chercher dans la baie de la Seine l'emplacement du port de guerre et de commerce qu'il s'agissait de créer. Guidé par son instinct militaire, il visita d'abord l'atterrage d'Étretat, plus immédiatement exposé que celui d'Harfleur à l'invasion du galet, puis, faute de mieux, l'embouchure de la Touque; mais pendant qu'il recueillait des données hydrographiques médiocrement satisfaisantes pour le roi, un phénomène que ne lui avait sans doute fait prévoir aucun calcul des effets du concours des attractions de la lune et du soleil vint le tirer d'embarras. Le banc de galets qui s'enracine au pied du cap de La Hève se recourbait à ce moment sans discontinuité jusqu'auprès d'Harfleur, et enveloppait dans un bourrelet élevé les vastes lagunes de la plaine de Leure. Une de ces marées formidables qui viennent assaillir de siècle en siècle les côtes de la Manche surmonta le bourrelet, et remplit la cuvette naturelle qu'il formait. Quand la mer eut baissé, l'énorme masse d'eau qu'elle avait laissée derrière elle, crevant la retenue de galets, se précipita furieuse, et creusa sur son passage une ravine gigantesque. Depuis ce jour, les marées n'ont pas cessé de monter et de descendre dans cette ouverture, qui est devenue le chenal du Havre. Ce bienfait du ciel mettait un terme à toutes les incertitudes sur le choix d'un emplacement, et pour doter la France du port qui lui manquait sur ces côtes, il ne restait qu'à mettre la main aux travaux d'art qui devaient compléter l'œuvre de la nature.

On a prétendu, sous prétexte de pêches faites dès le XIVe siècle dans ces eaux, contester à François Ier la gloire de la fondation du Havre. Personne ne s'est jamais enquis si les arsenaux et les palais par lesquels Pierre le Grand commença Pétersbourg n'auraient pas été devancés sur les bords de la Néva par quelques huttes sauvages. Il n'importe pas davantage d'éclaircir si, avant 1516, de pauvres pêcheurs traînaient ou non une existence ignorée sur la lisière des lagunes que le travail de trois siècles a ensevelies sous les docks florissans du Havre. Une ville maritime n'a de fondateur que celui qui, mettant à découvert les germes latens d'une grandeur à venir, les féconde par la puissance de ses conceptions et par le concours des populations qu'il attire. C'est ce que fit ici François Ier, et s'il était possible, en présence des actes de son règne et des termes précis des édits de huit de ses successeurs (1), de nommer un autre fondateur, il faudrait dire quel établissement pouvait subsister sur une plage qui n'avait pas une goutte d'eau douce pour abreuver ses habitans. Or, quand on voulut réunir des ouvriers pour les travaux du port, il fallut commencer par amener à leur portée l'eau des sources de Vitendal, près Sainte-Adresse. Cette opération fut commencée en 1517 et terminée en 1518, comme le constate une quittance de 3,000 livres donnée pour cet objet, le 31 décembre 1518, par le vice-amiral Duchillon (2), et cette preuve, qui ressort de l'état physique des lieux, peut balancer le dire quelquefois hasardé d'un chroniqueur.

Parmi ces actes souverains, il suffit de citer les édits du 8 octobre 1517 et du 6 septembre 1521. Dans le premier, le roi accorde à la nouvelle ville, qu'il nomme *la Françoise-de-Grâce,* de nombreux priviléges; il y appelle la population, et déclare ses habitans exempts de contributions pour dix ans. Par le second, signé sur les lieux mêmes, il déclare que le vice-amiral Duchillon a bien mérité dans l'exécution des projets de Bonnivet, et que, par l'effet de ses travaux, le port est en état de recevoir tous les navires, même les plus forts. Toujours amoureux du grand et du merveilleux, le roi voulut faire porter au loin la renommée de son port par un bâtiment magnifique. « Ce bon seigneur, dit Martin Du Bellay dans une autre occasion, ne pouvoit faire les choses petites. » Il imagina de faire construire dans la fosse de Leure, à laquelle on arrivait par le nouveau chenal, la *Grande-Françoise,* de vingt-cinq pieds de tirant d'eau.

(1) Henri II, Reims, juillet 1547; François II, Blois, novembre 1549; Charles IX, Paris, juillet 1566; Henri III, Paris, mai 1575; Henri IV, Paris, avril 1594; Louis XIII, Paris, 20 décembre 1612; Louis XIV, Paris, octobre 1643; Louis XV, Versailles, janvier 1718.

(2) La pièce originale est aux Archives de France, K, 81, n° 32.

L'histoire n'a pas dédaigné d'enregistrer l'apparition de ce *Leviathan* du XVIe siècle : le grand mât avait quatre hunes, et la coque contenait une forge, un moulin à vent, et, entre autres choses non moins indispensables, un jeu de paume. Quand la *nauf* dut prendre la mer, elle ne put pas dépasser le môle de la grande tour, fut à grand'peine ramenée au fond du port, y fut renversée sur le flanc par un coup de vent, et ne se releva plus. Les débris servirent à la construction de nombreuses maisons de bois dont s'enrichit le quartier de La Barre. La *Grande-Françoise* était destinée à marcher contre les Turcs avec les Anglais, auxquels nous liait pour cette entreprise le traité de Boulogne de 1532, et Henri VIII, jaloux des dimensions du navire de son voisin, prétendit en avoir un au moins égal; mais la copie ne fut pas plus heureuse que le modèle. Le Havre fut dès lors le port d'armement de la France sur l'Océan, et les constructions navales s'y multiplièrent : il fut en 1545 le point de ralliement de la grande flotte qui fit, sous le commandement de l'amiral d'Annebaut, une descente malheureuse en Angleterre. Le roi, venu pour assister au départ de l'expédition, donna une grande fête à bord du vaisseau-amiral, le *Philippe*, de cent canons, sorti des chantiers voisins; mais un incendie s'y déclara pendant la fête, et le vaisseau fut perdu. François Ier lui-même préparait un rival à son établissement militaire de la Seine, lorsqu'il consommait la réunion de la Bretagne à la France; l'arsenal du Havre n'était pas fait pour soutenir la concurrence de celui de Brest, et du jour où le cardinal de Richelieu eut apprécié tous les avantages de cette dernière position, les armemens du Havre allèrent en déclinant. Ce ne fut point un mal; l'émigration de la marine militaire facilitait le développement de la marine marchande, et le port devait plus gagner à l'un qu'il ne perdait à l'autre. Le déménagement fut toutefois lent à s'accomplir, et le dernier vaisseau de ligne lancé au Havre fut le *Fendant*, de soixante-dix canons, en 1701. Un souvenir douloureux est attaché au nom de ce bâtiment : il fut envoyé à Dunkerque pour être monté par Jean Bart, et ce grand marin prit, en complétant l'armement, la fluxion de poitrine dont il mourut. Des navires de guerre de moindre échantillon ont depuis été construits au Havre; mais les restes de l'établissement militaire furent transférés à Brest à l'issue de la guerre de sept ans.

La population du Havre eut, dès ses premiers jours, à compter avec un ennemi terrible, l'insalubrité. La plaine de Leure, dont la ville occupe l'extrémité occidentale, a environ 1,800 hectares, et si l'on s'en rapporte aux plans de l'époque, elle devait, au XVIe siècle, peu différer en étendue de celle d'aujourd'hui. Réceptacle des suintemens des falaises qui la dominent, enveloppée dans un bourrelet

de galets, souvent inondée par les marées de vive eau, toujours humide et spongieuse, elle infectait le voisinage des miasmes exhalés de son sein. Sous le règne de François Ier, le nombre des épidémies se comptait au Havre par celui des années. Henri II fit paver la ville en 1548, et le foyer d'infection fut de la sorte éloigné du seuil des habitations; mais un grand mal persistait : c'était l'insuffisance des eaux potables. Les sources amenées trente ans auparavant par François Ier n'avaient point augmenté avec le progrès de la population; loin de là, les conduites s'étaient détériorées. M. de La Mailleraye, commandant de la ville, les fit réparer en 1553, et tira tout le parti possible des faibles ressources locales; on ne tarda point à voir combien elles étaient indispensables. L'amiral de Coligny avait pris en 1561 possession du gouvernement du Havre, dont il était titulaire depuis huit ans. L'année suivante, les protestans s'emparèrent de la place et la livrèrent aux Anglais, qui l'occupèrent avec une forte garnison. Le maréchal de Cossé-Brissac, chargé de la reprendre, fit couper, au mois de juillet 1563, toutes les conduites d'eau, et les Anglais perdirent en quinze jours la moitié de leur monde par les maladies. Que ne dut pas souffrir la population civile! Profitant de cette leçon, l'amiral de Villars fit faire en 1581 des citernes sous tous les édifices publics. Enfin, en 1669, le frère Constance, capucin, qui était le Paramelle de son témps, fut envoyé au Havre par Colbert, et la population actuelle jouit, sans grand souvenir de lui, des sources dont il fit la découverte.

La rareté de l'eau douce et les exhalaisons de la plaine de Leure n'étaient pas les seules causes de l'insalubrité du Havre. En cette même année 1669, une affreuse épidémie avait ravagé la ville de Rouen, et de larges mesures d'assainissement avaient été prises pour en prévenir le retour. Deux ans après, des maux semblables réclamèrent au Havre des remèdes analogues. M. de La Galissonnière, intendant de la province, prescrivit un nettoiement général de la ville, et voulut s'assurer par lui-même de la manière dont il s'exécutait. Surpris de la propreté inaccoutumée des rues principales, il se dirigea vers les quartiers pauvres, et il ne s'expliqua l'énorme accumulation sur le rempart d'objets repoussans qui blessait son odorat qu'en apprenant que la pièce appelée par les Anglais *the best room in the house* était au Havre un luxe tout à fait exceptionnel. Ce luxe étant à ses yeux une nécessité, il prétendit l'imposer à toutes les maisons; mais cette innovation causa un tel soulèvement, qu'il fut contraint d'y renoncer. Confiant alors dans l'efficacité des dérivatifs, il fit établir des latrines publiques d'une élégance particulière aux lieux que désignaient pour cet usage les prédilections de la population. Vain espoir! l'entêtement à repousser les innovations de M. de La

Galissonnière devint une affaire de parti; on se piquait de s'arrêter sur le seuil de ses établissemens, quand il aurait fallu y entrer, et les échevins, les taxant de fantaisies dont la ville n'avait que faire, se débattirent longtemps pour en mettre la dépense au compte du roi. Dans sa correspondance avec Colbert, l'intendant se plaint amèrement de cette *contumace des esprits du Havre*, et ses plus grands ennuis ne lui venaient pas des valets et menues gens auxquels, à défaut d'amendes, un guichetier à cent livres de gages appliquait, sur la partie pécheresse apparemment, les corrections ordonnées par la police : les délinquans se trouvaient dans toutes les classes de la société; les échevins étaient toujours de leur parti, et il fut même question, en présence du refus de l'autorité municipale, d'organiser *ad hoc* un contrôle supérieur. Enfin, poussé à bout, M. de La Galissonnière écrivait à Colbert : « En vérité, mon avis seroit que sa majesté écrivît elle-même à M. de La Vaissière d'y tenir fortement la main (à la propreté du rempart, bien entendu)... » Et comme s'il s'attendait à ce que le parlement s'en mêlât : « Je finis, dit-il, en observant qu'il sera plus sûr d'autoriser le règlement proposé par un arrêt du conseil, et même qu'en cas d'opposition, sa majesté s'en réserve la connoissance, quand ce ne seroit que pour un ou deux ans. » Ces luttes sur un sujet qui intéresse au plus haut degré la santé publique donnent une idée de ce qu'était parmi nous la police municipale aux plus beaux jours du règne de Louis XIV, et les curieux qui prennent aujourd'hui la peine de faire le tour des remparts du Havre ou de ce qui les remplace peuvent s'assurer que, malgré les révolutions, le respect des anciennes mœurs n'est point encore perdu dans la ville.

L'assainissement a récemment fait des progrès importans dans l'intérieur du Havre, et, pour ne citer que les plus visibles, le pavage du cours Napoléon et de quelques-unes des humbles rues habitées par les ouvriers a notablement rétréci le domaine des fièvres paludéennes. L'abondance des eaux potables et le comblement des marécages adjacens n'en demeurent pas moins les conditions fondamentales d'une parfaite salubrité. Vauban a jalonné la voie qui doit conduire à ce double résultat, lorsqu'il a tracé le canal par lequel il entendait amener d'Harfleur au Havre les belles eaux de la Lézarde. Aujourd'hui que Le Havre compte 65,000 habitans et promet de doubler de population, ce n'est plus dans les fossés de la place, mais au-dessus du niveau de ses rues, qu'il faut faire arriver ces eaux. La profusion d'eau salubre n'importe guère moins à la vigueur et à la santé de populations adonnées à des travaux de force que la solidité de l'alimentation, et l'Angleterre semble jusqu'à présent avoir seule le secret de la puissance que verse cette

séve dans les veines des villes manufacturières. La Lézarde, avec tout ce qu'elle peut donner, ne suffira peut-être pas toujours à tous les besoins qu'elle devrait desservir. Quant au canal, pour fournir la couche de terre sous laquelle doit être ensevelie la cuvette pestilentielle de Leure et réunir aux bassins du Havre les eaux d'Harfleur renaissant, il lui faudra la largeur et la profondeur nécessaires à l'admission des grands navires. A cette condition, la tendance des familles d'ouvriers du Havre à se porter vers l'est ne sera plus refoulée par les atteintes des fièvres de marais, et les bords du canal seront rapidement envahis par l'industrie. La plaine désolée de Leure semble faite pour donner place aux innombrables usines qu'alimente la navigation; cette conquête vaut bien un effort. La ville maritime ne sera complète que lorsque la ville industrielle lui sera juxtaposée, et l'intérêt de la nation tout entière profitera de leur concours. Tout le territoire gagne à la puissance du Havre, et peut-être n'a-t-elle nulle part de plus intimes associés que sur les bords du Rhône et du Rhin.

Quand le commerce et l'industrie sont invités par un concours de circonstances éminemment fécondes à se fixer dans une position déterminée, ils tiennent pour non avenus les difficultés et les dangers accessoires, et marchent vers leur but sans s'arrêter aux aspérités de la route. Dans ces luttes contre la nature et les hommes, la foule suit la fortune des triomphateurs, elle aperçoit à peine ceux qui tombent. Si quelqu'un s'occupe un moment d'eux, c'est pour donner ou prendre leur place sans plus de souci des menaces de l'avenir que des avertissemens du passé. Les destinées du Havre ne se sont pas autrement accomplies depuis trois siècles. L'insalubrité a fait un nombre incalculable de victimes; elle a empoisonné les existences, elle les a abrégées : elle n'a pas empêché les rangs de se reformer toujours, et ceux qui s'enrichissaient sur la plage occidentale, battue et assainie par les flots et les vents, s'informaient à peine si l'on mourait à l'extrémité opposée. Quels avantages décisifs ont donc inspiré tant de persévérance et de résignation, et pourquoi Dieppe ou Fécamp, bien plus anciens que Le Havre, n'ont-ils pas pris sa place, ou du moins grandi comme lui?

La plus efficace des causes de la prééminence du Havre n'est pas, comme on serait tenté de le croire, le contact du cours de la Seine et la facilité de pénétrer par eau dans l'intérieur des terres. Pendant bien des siècles, le nœud entre la navigation maritime et la navigation fluviale s'est formé sous les murs de Rouen, et les navires ont passé devant le cap de La Hève et la plage de Leure sans entrevoir aucun motif d'y faire échelle. Ces temps étaient, il est vrai, à demi barbares; mais depuis que Le Havre élargit ses bas-

sins, l'aliment que la mer apporte à la navigation intérieure ou reçoit d'elle a peu changé de point de chargement, et les relations par eau avec la haute Seine sont à Rouen infiniment plus multipliées qu'au Havre. Depuis que les chemins de fer tendent à détrôner la navigation fluviale elle-même et lui enlèvent le transport de toutes les marchandises de quelque prix, Dieppe, plus rapproché de Rouen et de Paris que Le Havre, semblerait devoir lutter à armes égales. Cependant, loin de paraître compromise, la prééminence du Havre se montre mieux affermie et plus en progrès que jamais. C'est qu'en effet elle repose sur une base qui n'est pas moins immuable que les allures des marées. La durée de la hauteur d'eau nécessaire aux mouvemens d'entrée et de sortie dans les ports est à l'embouchure de la Seine très supérieure à ce qu'elle est dans nos autres ports de la Manche, et cette circonstance confère au Havre un avantage que rien ne saurait balancer. Ceci exige une explication.

Nous sommes à l'heure de la molle-eau : la mer, descendue à son niveau le plus bas,, laisse à découvert de longues grèves dont elle doit bientôt reprendre possession. Au bout de quelques minutes d'immobilité, un frémissement imperceptible annonce que la marée entre de l'Atlantique dans la Manche. Bientôt des ondulations puissantes élèvent rapidement le niveau des eaux du canal. Cette énergique propulsion marche parallèlement à l'équateur, et le flot court du cap de Barfleur au cap d'Antifer. Au sud de la ligne qu'il trace s'ouvre la baie de la Seine (1) : couverte par la presqu'île du Cotentin, elle ne reçoit point le vif mouvement de translation qui vient de l'Océan, et tant que les eaux de la Manche proprement dites s'élèvent, elles dominent celles de la baie; mais cet exhaussement ne peut pas avoir lieu sans qu'à l'instant même les eaux qui le produisent ne s'épanchent sur le plan inférieur qui leur est adjacent, et n'en entraînent la masse fluide dans leur mouvement. C'est ainsi qu'à peine cessent-elles d'être soutenues par la côte de Cherbourg, elles se précipitent avec violence dans le vide qu'elles trouvent sur le revers oriental du cap de Barfleur; elles forment le redoutable raz de ce nom, et deviennent la tête d'un courant qui va côtoyer tout le rivage du Calvados. Cependant, à mesure que le flot marche vers l'est, il laisse couler ses eaux sur la pente latérale qui les sollicite, et quand il atteint au cap d'Antifer la côte de Caux, il se divise en deux branches : celle du nord, obéissant à l'impulsion générale, suit la rive oblique qui la conduit vers Dieppe; celle du sud descend vers Le Havre. Dans ce mouvement, résultant de l'opposition des forces de

(1) La baie de la Seine a, du cap de Barfleur au cap d'Antifer, 104 kilomètres d'ouverture, de cette ligne à la côte du Calvados 45 kilomètres de profondeur, et 200 kilomètres de développement de côtes. Voyez, sur cette baie, la *Revue* du 15 avril 1854.

l'attraction lunaire et de la pesanteur terrestre, la surface de la baie de la Seine forme un plan incliné dont l'arête supérieure se confond avec la ligne que décrit le flot de Barfleur au cap d'Antifer, et dont l'arête inférieure s'appuie sur la côte de Basse-Normandie. Il existe une preuve directe de cette inclinaison dans la différence du niveau de la haute mer au nord et au sud du cap d'Antifer : dans les marées des syzygies, la mer pleine est à Dieppe de huit décimètres plus élevée qu'au Havre. Lorsque, après avoir obéi aux attractions de la lune et du soleil, les eaux de la Manche sont abandonnées à leur propre poids, elles se retirent par un mouvement inverse de celui par lequel elles se sont élevées, et la dénivellation s'opère d'abord au nord du parallèle de Barfleur. Elle ne se fait sentir au fond de la baie de la Seine que lorsque les eaux qui l'ont remplie sont rappelées par un creusement du large suffisamment prononcé : la mer reste donc haute sur la côte méridionale jusqu'à ce que le plan incliné formé par le flot se soit renversé. Ce seul fait suffirait pour allonger sensiblement à l'embouchure de la Seine et sur la côte du Calvados la durée de la haute mer. L'effet en est fortifié dans l'est de la baie par le courant que nous avons vu partir du cap de Barfleur. Tandis que le courant direct qui se bifurque au cap d'Antifer entre dans la Seine en doublant la pointe du Havre, celui qui vient de Barfleur suit dans le contour de la baie une route plus longue, et il se présente à l'entrée de la Seine au moment où l'autre va rétrograder; il le soutient ainsi, et retarde encore l'heure de la retraite de la mer.

Ces phénomènes, observés par M. Beautemps-Beaupré et par les ingénieurs chargés sous ses ordres de l'hydrographie de la baie de la Seine, ont fourni, il y a vingt-sept ans, une explication bien autrement plausible que celles, visiblement erronées, qu'on donnait jusqu'alors de la durée du plein de la mer dans ces parages. Les esprits difficiles n'étaient cependant qu'à demi satisfaits, et ne trouvaient pas que la puissance des causes assignées fût au niveau de la grandeur des effets produits. Ces esprits étaient dans le vrai : il restait à découvrir une loi importante de la marche des marées, et, faute de la connaître, on comprenait mal les résultats remarqués dans la Manche. On avait cru, jusqu'aux belles observations de M. Chazallon, que la mer n'avait qu'une sorte d'oscillation, celle qui s'accomplit dans le demi-jour lunaire. Il n'en est point ainsi. Outre la grande ondulation qui met un demi-jour à monter du niveau le plus bas au plus élevé et à redescendre à son point de départ, il y a des ondulations secondaires d'un quart, d'un huitième de jour et de fractions moindres, qui, à la différence près de l'amplitude et de la durée, se comportent comme la première. Les

mouvemens d'ascension et de retraite de ces diverses ondes ne se coordonnent pas partout de la même manière. Sur tels rivages, ils sont en coïncidence; les hauteurs des différentes ondes se superposent, et l'étale a d'autant moins de durée qu'elle arrive et s'écoule plus rapidement. Sur tels autres rivages, les *maxima* des ondes se contrarient; une onde de quart de jour par exemple descend tandis que l'onde de demi-jour monte, ou monte quand l'autre descend; la résultante de ces mouvemens contraires est un affaissement du maximum de la marée; elle s'élève moins, mais s'étale davantage, et reste plus longtemps dans les plans horizontaux voisins du niveau supérieur. Les principales ondes, dont l'ensemble constitue le régime de la marée, arrivent et s'écoulent séparément vers l'embouchure de la Seine, et la combinaison de cette circonstance avec les interférences des courans de flot qui viennent des caps d'Antifer et de Barfleur a pour résultat la lenteur salutaire avec laquelle la haute mer franchit dans cette région les degrés rapprochés de l'étale. Pour résumer ces complications en un fait unique, si l'on considère à Dieppe et au Havre la tranche supérieure de la marée sur une épaisseur de 20 centimètres, la mer mettra à Dieppe 73 minutes à gagner et à perdre cette hauteur, et 151 au Havre : une marée du Havre en vaut donc deux de Dieppe, et c'est surtout en pareilles circonstances que le temps est de l'argent.

Une plage pestilentielle dépourvue d'eau potable, mais située sur le point de nos côtes de la Manche où le régime des marées est le plus favorable à la navigation, a été la base de la fortune du Havre. A part les exigences politiques et militaires qui furent le motif de cette création, le port a commencé par n'être qu'un port de pêche; mais à mesure que le territoire situé en arrière s'est enrichi et percé, il a fourni des acheteurs et des vendeurs. D'abord timidement placé à côté de la pêche, le trafic a grandi lorsqu'elle demeurait stationnaire. Ce qui était le principal est devenu l'accessoire, et a fini, quand des entreprises plus lucratives ont accaparé les bras et l'espace, par émigrer presque entièrement dans des lieux où les moyens d'existence étaient à sa portée. L'histoire du commerce du Havre ne serait guère plus celle de la marine proprement dite que celle du développement progressif des communications intérieures qui se ramifient au sein du beau pays qu'il dessert. Il ne paraît pas que les deux foires franches dont François Ier dota en 1530 sa ville de prédilection aient été fort achalandées dans leurs premières années. Sous les règnes suivans, Le Havre fut un des points du territoire les plus agités par les guerres de religion, et le commerce pouvait difficilement s'étendre dans ces temps de trouble. Henri IV

s'occupa plus de la marine de la Méditerranée que de celle de l'Océan, et Rouen suffisait de son temps à des échanges dont la Seine était le seul véhicule. Enfin le cardinal de Richelieu, nommé surintendant de la navigation en 1626, se donna deux ans après, dans des intérêts évidemment plus politiques que commerciaux, le gouvernement supérieur du Havre. La vive impulsion qu'il imprima aux travaux hydrauliques et aux constructions navales changea l'aspect du pays, et le commerce profita de tout ce qui fut fait pour la guerre : le cardinal savait d'ailleurs que la force militaire s'alimente des produits de la paix. Le fruit des travaux de ce grand homme d'état se perdit, ou peu s'en faut, pendant la minorité de Louis XIV : le port ne fut pas même entretenu. Lorsqu'en 1664 le chevalier de Clerville fit, par ordre de Colbert, l'inspection de la côte, bien des maux étaient déjà réparés; cependant le chenal était, par suite de la ruine des écluses de chasse, en si mauvais état, que les navires de 400 tonneaux n'entraient qu'aux syzygies. Le port possédait quinze navires pour la pêche de la morue, seule grande navigation qu'il fît alors, trente barques pour le cabotage avec Rouen et quatre-vingt-douze bateaux de pêche. Le commerce international était tout entier aux mains des marines étrangères, et Dieppe en décadence l'emportait sur Le Havre en progrès. La place jouissait néanmoins d'une activité principalement due, suivant le chevalier de Clerville, au crédit qui permettait aux négocians de tirer de Rouen et de Paris autant de fonds qu'ils voulaient à l'intérêt de 25 pour 100. Cette usure, que nous trouverions effrayante, était avec raison acceptée comme un bienfait, elle n'empêchait pas le pays de grandir; la population se trouvait à l'étroit dans les fortifications, et Colbert calculait les accroissemens qu'elle devrait à l'élargissement de l'enceinte et au creusement des bassins, qui furent plus tard l'ouvrage de Vauban. L'année suivante, fut créée la compagnie des Indes, qui fit du Havre le siége d'un de ses établissemens. En 1698, deux compagnies se formèrent au Havre pour commercer, l'une avec le Maroc, l'autre avec le Sénégal, et, ce qui prouve combien peu de choses sont nouvelles sous le soleil, le luxe de leur installation et le chiffre de leurs dépenses les firent bientôt tomber. A la suite de ces vicissitudes, la population civile du Havre était en 1723 de 12,280 habitans, et la population militaire, maritime ou passagère, de 3,087 (1). Sous Louis XV, le commerce du Havre

(1) Ce résultat est celui d'un dénombrement par quartiers, rues, maisons et familles, fait pour la perception de l'impôt par ordre du contrôleur-général des finances, et si le résumé suffit à l'examen des faits généraux, les détails auraient pour l'histoire locale un assez vif intérêt. Le manuscrit forme un volume in-4°; il est à la Bibliothèque impériale.

fit de remarquables progrès, et sous Louis XVI les relations avec l'Inde se multiplièrent beaucoup. Il est superflu de rappeler que la guerre maritime, qui, durant la révolution et l'empire, fut une calamité pour les ports, n'épargna pas Le Havre. Sa population n'égalait pas en 1814 celle de 1723; c'est à partir de cette époque qu'il a pris un essor dont le terme est probablement encore bien éloigné.

A la paix générale, tout était à créer pour le commerce, matériel, personnel naval, et jusqu'aux relations. Cependant en 1825 on était arrivé à un mouvement international d'entrée et de sortie de 1,380 bâtimens et de 256,242 tonneaux. Ce même mouvement a été en 1858 de 4,770 bâtimens et de 1,434,617 tonneaux, et ce n'est point l'année la plus prospère de la série. Si c'était ici la place de la reproduction des états de navigation, l'analyse des chiffres annuels qui conduisent du premier terme au dernier ferait voir que chaque progrès des communications, depuis les chemins vicinaux jusqu'aux chemins de fer, est la cause et le signal d'un accroissement d'activité de la navigation. Les progrès de la navigation fluviale ont les premiers réagi sur le mouvement du port. Ces patiens et modestes labeurs n'exercent pas seuls leur influence sur l'activité féconde dont les états de tonnage sont l'expression. La récolte bonne ou mauvaise, et mille autres faits économiques difficiles à définir, affectent gravement la condition des établissemens maritimes. Parfois aussi il ressort des registres de navigation des lecons de sagesse dont le public profite rarement. Ainsi le mouvement total du port du Havre, cabotage compris, était en 1846 de 1,496,394 tonneaux, en 1847 de 1,674,921 tonneaux, et cette progression promettait de se maintenir. La révolution de 1848 éclate, et il tombe en 1849 à 1,111,081 tonneaux. Les deux exercices les plus élevés de la série ont été de 2,108,713 tonneaux en 1856, de 2,158,429 tonneaux en 1857. Les inquiétudes qui travaillent l'Europe ne sont pas encore assez justifiées pour qu'on puisse distinguer les causes qui ont réduit le mouvement de 1858 à 1,700,538 tonneaux.

Les progrès, la stagnation ou la décadence du commerce, l'affluence ou la rareté des navires qui prennent l'embouchure de la Seine pour but ou pour point de départ, ont imprimé en caractères saillans leurs traces sur la plage du Havre, et le langage du dessin est presque le seul qui puisse rendre la série de transformations qu'a subies l'atterrage depuis 1516. Ceux qui tiendraient à connaître ces vicissitudes ne trouveront nulle part à satisfaire aussi largement leur curiosité que dans l'*Histoire du port du Havre*, publiée en 1837 par M. Frissard, inspecteur général des ponts et

chaussées, dont la mémoire est restée si honorée dans le pays. Il a reproduit dans son ouvrage les plans de *la Françoise-de-Grâce* de 1530, du Havre sous Henri II et sous Charles IX, de l'établissement maritime tel qu'il sortit en 1630 des mains du cardinal de Richelieu, et tel qu'il était en 1728 après l'exécution des projets de Vauban. Les remaniemens ont été si nombreux que Duchillon lui-même, s'il revenait au monde, ne se reconnaîtrait que dans la grande tour dont il fit descendre les fondations à une profondeur égale à sa hauteur hors de terre, et dans le quartier situé à l'ouest du *bassin du Roi*, qui a conservé sa distribution primitive. Sur le reste de la surface, il n'est pas d'emplacement qui n'ait été successivement occupé par des constructions civiles, des fortifications, des quais, des bassins, des écluses, et l'on chercherait vainement dans la ville un seul mètre carré de terrain qui soit au même niveau qu'au temps des Valois. A ne considérer que le point de départ et l'état actuel, quand la *Grande-Françoise* vint échouer à la sortie du port, l'extrémité en était marquée par la tour de François Ier, et le port consistait en une longue fosse comprenant l'avant-port actuel, se prolongeant dans la direction de la Floride et communiquant avec une autre fosse qui est devenue le *bassin du Roi*. On ne découvrait à l'est qu'une vaste et profonde lagune. Aujourd'hui, une jetée, enracinée au pied de la tour de François Ier, porte à 410 mètres de distance la protection qu'elle offre aux navires entrans, et les dirige vers un avant-port de neuf hectares de surface. Sur l'avant-port s'ouvrent des écluses qui donnent entrée dans six bassins à flot garnis de quais (1). L'établissement du Havre offre au commerce une surface de 42 hectares 44 ares pour le stationnement des navires, et un développement de 5,110 mètres de quais en maçonnerie pour le mouvement des marchandises. Ce bel ensemble, — et c'est un grand malheur dans un temps où le commerce est partout préoccupé de la nécessité d'un accroissement considérable de l'échantillon des navires de long cours, — ce bel ensemble n'a pas en profondeur les mêmes avantages qu'en superficie. Le Havre ne reçoit pas les gros navires à toute marée. La profondeur de

(1) Les dimensions de ces bassins en donneront une idée plus exacte que de longues descriptions :

	Superficie.	Longueur des quais.
Bassin du Roi	1 hect. 16 ares.	395 mètres.
— de la Barre	5 — 00 —	1,140 —
— du Commerce	5 — 00 —	1,210 —
— de Vauban	7 — 67 —	1,580 —
— de la Floride	2 — 29 —	235 —
— de Leure	21 — 32 —	550 —

l'eau au seuil des écluses d'entrée varie entre 4m 40 et 7 mètres (1). Néanmoins, en choisissant bien leur moment et pour l'heure et pour le vent, les bâtimens de 5 mètres de tirant d'eau entreraient à toute force dans le port trois cent vingt jours dans l'année. Ils se gardent d'avoir cette hardiesse. Hors de la présence de l'ennemi, il n'y a de praticable, pour ne pas dire de permis en marine, que les choses faciles; aussi attend-on en rade les marées des syzygies pour pénétrer dans le port, et les pertes de temps qui résultent de cet état de choses sont pour le commerce une source permanente de dommages. Ce mal n'est pas sans remède : de nombreuses et savantes études sont déjà faites, des mesures importantes sont prises pour l'atténuer. L'ouverture d'une seconde entrée serait l'amélioration la moins lente et la moins coûteuse à réaliser : elle préviendrait l'encombrement des bâtimens dans le chenal à l'arrivée et au départ, et produirait les mêmes effets qu'un prolongement de deux heures dans la durée de la hauteur d'eau nécessaire aux mouvemens du port. Aucun bâtiment ne serait plus exposé à perdre une marée de vive-eau, et condamné à en attendre le retour pendant une demi-lunaison. La nécessité de cette seconde entrée n'est contestée par personne; mais on n'a pas encore pu s'accorder sur la place à lui donner, et il faut convenir que peu de problèmes de navigation sont plus hérissés de difficultés que celui-ci. Il y aurait beaucoup moins d'inconvénient à retarder la solution qu'à la donner mauvaise, et le proverbe hollandais : « qui fait bien fait vite, » pourrait trouver ici son application.

La rade du Havre se divise en deux parties. La petite rade, rapprochée de la terre et de médiocre profondeur, sert aux bâtimens de cabotage. Ce que les étrangers appellent par courtoisie pour nous la grande rade n'est pas autre chose qu'un mouillage en pleine mer dont le fond est excellent, mais où les navires sont en butte à toute la violence des vents et des lames; ils y jouissent de l'avantage d'être en appareillage facile quand le temps menace de devenir trop mauvais, et le grand mérite de cette station en pareil cas, c'est qu'il est toujours aisé de la quitter. L'établissement de digues qui couvrent ce mouillage n'importe pas moins à la défense de l'embouchure de la Seine contre des entreprises ennemies qu'à la sûreté des navires du commerce. Dès longtemps projetés, les travaux sont aujour-

(1) Cette hauteur, au moment de l'étale de haute mer, est :

En vive-eau extraordinaire..................	7m
En vive-eau ordinaire..............................	6 70
En morte-eau ordinaire............................	5
En morte-eau extraordinaire............	4 40

d'hui commencés. Toutes les marines du globe sont intéressées à la réalisation de cette grande entreprise; elles y verront des motifs nouveaux de se diriger vers nos côtes, et l'avenir bénira les mains qui l'auront terminée.

L'administration des douanes, dont les instructives publications gagnent chaque année en intérêt et en précision, a donné récemment le détail du mouvement des marchandises dans nos onze principaux ports. Il est superflu de dire que l'estime qu'elle leur accorde a pour mesure la quotité des droits qu'elle perçoit sur chacun. Le Havre figure en première ligne dans cette série de tableaux. Dans le courant de l'année 1858, ce port a reçu pour 430 millions de marchandises étrangères; il a exporté pour 652 millions de marchandises étrangères ou françaises. Les tonnages correspondans à ces mouvemens sont en raison inverse des valeurs : l'importation est de 6,141,000 quintaux, et l'exportation de 2,342,000. Si dans la masse on prend à part les consommations et les provenances françaises, on voit que nous avons reçu des marchandises pesant 4,578,000 quintaux et valant 338,717,000 francs, et que nous en avons exporté 1,203,000 quintaux valant 384,100,000 francs. Ainsi la valeur du quintal métrique importé est de 74 francs, et celle du quintal métrique exporté de 319 francs. Ces résultats ne sont peut-être pas très satisfaisans au point de vue des intérêts maritimes; mais ils mettent en relief le rôle que joue le port du Havre dans l'économie industrielle du pays. Sauf le sucre, le tabac et les vins, il ne reçoit guère que des matières premières et n'exporte guère aussi que des produits manufacturés (1). Soit par ce qu'il importe, soit par ce qu'il exporte, le port du Havre dessert les besoins des villes les plus opulentes et des campagnes les plus reculées. Il alimente les filatures de l'Alsace; il expédie sur les côtes des deux Océans les fruits du travail des montagnards du Lyonnais; il féconde les sueurs des vignerons de la Bourgogne et de la Champagne. Il n'est pas permis d'oublier ici les échanges de marchandises entre étrangers qui s'opèrent dans ses entrepôts : ils ont roulé l'année dernière sur une valeur de 360 millions, dont le double transport à l'arrivée et au départ a enrichi la navigation ou le transit. L'entrepôt du Havre, qui facilite ces échanges en les affranchissant des droits et des formalités de douane, contient habituellement de 60 à 80 millions de marchandises. Ce n'est point un médiocre avantage pour un pays que l'accroissement d'achalandage que les transactions entre étran-

(1) En tête des premières figurent des cotons en laine pour 132,482,000 fr., des métaux bruts pour 50,971,000 fr., et 179,000 tonnes de houille; en tête des secondes, des tissus de soie pour 123,210,000 fr., et des tissus de laine, de coton et de lin pour 88,207,000 fr. Les vins entrent pour 16,094,000 fr. dans les exportations.

gers apportent à ses marchés, et l'hospitalité qu'il donne ne lui est pas moins profitable qu'à ceux qui la reçoivent.

En résumé, le port du Havre, en raison du travail et du luxe qu'il alimente, fait aujourd'hui le tiers de notre commerce maritime. La perception des droits de douane s'y est élevée en 1857 à 43,856,000 fr., en 1858 à 41,676,000 fr. Il fournit le cinquième du produit de cette branche du revenu dans la France entière (1), et ces chiffres témoignent surabondamment que les fonds consacrés au développement de l'établissement maritime qui donne de pareils résultats ne sont pas les plus mal employés de ceux dont dispose l'état.

Il semble que lorsqu'une nation possède un établissement de la valeur de celui du Havre, elle devrait, avant même de chercher à l'étendre, veiller avec la sollicitude la plus inquiète à sa conservation, et écarter avec une inflexible résolution tout ce qui pourrait la compromettre ou la menacer. Ce n'est point ainsi que se passent toujours les choses parmi nous. Un projet d'endiguement, dont l'exécution est déjà beaucoup trop avancée, tend à substituer à la baie allongée qui forme de Quillebeuf au Havre l'embouchure de la Seine, un chenal dont les dimensions seraient réglées sur les convenances de la navigation des ports d'amont et sur les avantages agricoles de la création d'une étendue de 15 à 20,000 hectares de terres excellentes. La perspective de pareils succès est faite pour exciter une glorieuse ambition. Des autorités infiniment respectables affirment, avec une conviction dans laquelle il est impossible de découvrir la moindre trace de complaisance, que ces succès seront obtenus sans qu'il en résulte aucun détriment pour l'atterrage du Havre; mais d'autres voix, non moins accréditées, non moins indépendantes, affirment au contraire que la conséquence inévitable de la continuation des travaux entrepris sera l'exhaussement rapide des dépôts formés à l'embouchure de la Seine, et qui en interdisent pendant vingt heures par jour l'accès aux grands navires. Les villes de Rouen et du Havre sont sur cette grave question d'avis diamétralement opposé; mais les entraînemens des intérêts locaux ne permettent d'admettre qu'avec une extrême circonspection les

(1) Les perceptions de toute nature opérées par le service des douanes ont rendu en 1858 :

Droits d'entrée	184,052,609 fr.	191,643,382 fr.
— de sortie	3,796,821	
— de navigation	3,793,952	
Droits et produits accessoires		2,076,276
Taxe des sels		27,829,558
		221,549,216 fr.

témoignages de l'une ou de l'autre origine. Au milieu de ce conflit d'opinions, il en est une qu'on n'a peut-être pas assez interrogée : c'est l'opinion de la mer elle-même. En d'autres termes, il y a un certain nombre de faits hydrauliques dont on n'a point assez tenu compte, et qu'il convient de rappeler ici, au risque d'aborder un terrain un peu spécial. Ces faits serviront à jeter quelque lumière dans le débat.

Le domaine des marées se divise à Quillebeuf en deux parties, dont chacune est le théâtre de phénomènes hydrauliques distincts. En amont, les eaux sont contenues dans un canal de largeur modérée, à bords naturellement fixes ou susceptibles de le devenir, et où la prédominance des eaux douces sur les eaux salées avance ou recule suivant l'élévation des crues de la Seine et la force des oscillations de l'Océan. Dans ce trajet, les hautes collines dont la verdure embellit et ferme l'horizon laissent à peine soupçonner au voyageur le voisinage de la mer. A Quillebeuf, l'aspect change : la Seine débouche au fond d'un golfe où, suivant l'heure de la marée, elle disparaît dans les eaux salées, ou s'épanche en maigres filets au travers de vastes grèves. Lorsque, du haut des coteaux d'Ingouville ou du cap vénéré de Notre-Dame-de-Grâce, le regard suit dans ce golfe intérieur la décroissance des eaux, l'esprit ne peut se défendre d'une vague inquiétude. D'abord imperceptibles, de chauves îlots se montrent successivement, à peine signalés au sein de la plaine liquide par des vols d'oiseaux de mer qui se hâtent d'en prendre possession; ils s'élargissent lentement, puis se joignent, et finissent par former un long désert jaunâtre, où la mer ne laisse pour témoignages de son empire que des navires ou des bateaux pêcheurs échoués de place en place. Faut-il voir dans cette retraite des eaux, dans cette apparition des terres, une image fugitive d'un travail de la nature qui, commencé depuis des milliers d'années, se poursuit sous nos yeux et continuera pendant d'autres milliers d'années? Faut-il prévoir l'époque où ce bassin sera comblé par les dépôts qui s'y forment? Sans porter si loin sa pensée, il est impossible de méconnaître que les variations de fond et les accumulations d'atterrissemens dont l'embouchure de la Seine est le théâtre posent devant nous les problèmes les plus redoutables pour la navigation.

Ce golfe intérieur, qui depuis cent cinquante ans a été le sujet de tant de savantes observations, n'a pas toujours été rigoureusement mesuré, et les erreurs répandues à ce sujet contribueraient à donner de fausses notions sur les conséquences des phénomènes qui s'y manifestent. Des travaux récens ont fait raison de ces erreurs, et en nombres ronds la distance de Quillebeuf au Havre est de 30 kilo-

mètres; la moindre largeur du golfe est, de la pointe de La Roque à celle de Tancarville, de 4,400 mètres, et la plus grande, du Havre à Villerville, de 9,100 mètres. La superficie submersible comprise entre la méridienne de Quillebeuf et celle du Havre est de 25,000 hectares.

Tant que le canal de la Seine conserve l'aspect d'une rivière, les eaux chassent devant elles les matières qu'elles charrient, et maintiennent par leur force propre la liberté et l'unité du lit. Il en est autrement quand les flots s'épandent et s'amortissent dans un bassin où, malgré des agitations intermittentes, il n'existe plus de pente générale; leurs dépôts et leurs caprices apportent alors d'interminables modifications au relief du fond. Il fut un temps, il n'est pas permis d'en douter, où l'emplacement des bancs qui obstruent l'atterrage de la Seine était recouvert d'une puissante couche d'eau, où les marées descendaient à leur plan le plus bas sans jamais laisser poindre les affleuremens de longues grèves, telles que celles qui remontent aujourd'hui jusqu'à Quillebeuf. La succession des siècles a changé cet état de choses, et l'activité de la navigation n'est venue animer ce bassin qu'à une époque où la profondeur des eaux lui était déjà bien moins favorable; mais, sans remonter au-delà des temps historiques, on voit les établissemens maritimes qui n'ont pas, comme celui de Rouen, le rétrécissement du fleuve et des chasses énergiques d'eaux douces pour se maintenir, descendre vers la mer à mesure que les atterrissemens atteignent leurs abords ou leurs bassins. Ceux de l'antiquité étaient à Lillebonne, ceux du moyen âge à Harfleur; les nôtres sont au Havre, et qui sait si ceux de la postérité y resteront?

Le sol du bas de la vallée du Bolbec est empreint de témoignages naturels de la grandeur passée de *Juliobona* (Lillebonne), qui valent ceux des historiens et des monumens construits par les hommes. La petite ville d'aujourd'hui a jadis été la capitale des *Caletes* (1), un des peuples de la Gaule dont la soumission coûta le plus à César (2). Après l'avoir détruite pour la prendre, il la rebâtit plus forte et plus belle et lui donna son nom (3). Aujourd'hui perdue au fond d'une obscure vallée, séparée de la Seine par une traversée de 4 kilomètres de prés marécageux, à quels avantages de position a-t-elle pu devoir son antique prépondérance? — Le niveau et l'humidité spongieuse de ces terrains en constatent la récente formation, et tant que la place qu'ils occupent a fait partie du domaine de la mer, le

(1) Καλέται ὧν πόλις Ιουλιοβόνα. Strabon, l. II, c. 8.

(2) *De Bello Gallico*, l. VIII, c. 7. — Orose, l. VI.

(3) « Ipsum namque castrum Caletus ante vocabatur, quod destructum et in majori elegantiâ reparatum ex suo nomine Juliobona vocare placuit. »

pays des Calètes, dont nous avons fait le pays de Caux, n'avait pas de meilleure station maritime que celle de la ville de Jules-César. Abritée des vents d'ouest et des coups de mer par la pointe de Tancarville, flanquée des collines du Val-Varin et du Mesnil, elle offrait aux navires un calme qui favorisait malheureusement aussi les atterrissemens. Le port s'allongeait perpendiculairement au cours actuel du Bolbec en un bassin de 50 hectares, dont le contour est nettement tracé au bas du terrain solide sur lequel la ville est bâtie. Gisement avancé dans l'intérieur des terres, sûreté de la rade, commodité du port, rien ne manquait à la ville des Calètes de ce qui fait les bonnes stations maritimes, rien que des garanties d'avenir, et les flottes romaines destinées à agir sur les côtes de la Manche ne pouvaient avoir de point d'appui ni de refuge plus sûr. César, dit Strabon, avant d'entreprendre ses expéditions contre la Grande-Bretagne, avait établi une station navale dans l'embouchure de la Seine. Les marchandises étaient transportées par terre de la Saône à la Seine, puis dans le pays des Lexoves et des Calètes, et là on les embarquait sur l'Océan.

L'accumulation des alluvions sous lesquelles est enseveli l'établissement maritime de Lillebonne s'est accomplie en silence au milieu des ténèbres du moyen âge, et quand le port fut définitivement abandonné par la navigation, Harfleur, situé à 26 kilomètres plus bas, recueillit naturellement cet héritage; il devint le foyer de toutes les opérations militaires et maritimes de l'embouchure de la Seine. Dès le temps des Romains, cet atterrage était une sorte de succursale et d'avant-rade de Juliobona; une voie romaine, dont les tronçons se retrouvent sur la côte et ont conservé le nom de Chaussée-de-César, les unissait l'une à l'autre. L'histoire d'Harfleur, depuis l'an 512, où le roi Arthus l'enleva à Lucius, qui représentait à cette extrémité de la Gaule la puissance romaine défaillante, jusqu'à l'an 1449, où Dunois en chassa les Anglais, est presque toute l'histoire navale de notre pays. Le port était aussi vaste, aussi sûr que bien placé. Aucune place n'a été disputée avec tant d'acharnement entre la France et l'Angleterre, et c'était avec raison; le maître d'Harfleur l'était de l'embouchure de la Seine. Un jour vint enfin (1521) où, François I[er] ordonnant des armemens à Harfleur, on lui répondit que le temps en était passé, et que l'envasement de l'atterrage n'en permettait plus l'accès qu'à des barques. On prit le parti de descendre encore vers la mer; Harfleur fut abandonné comme l'avait été Lillebonne, et ce fut le tour du Havre.

Les effets dont voilà l'esquisse décolorée passent inaperçus dans une vie d'homme; ils laissent des marques profondes dans celle d'une nation. Les causes qui les ont produits n'ont pas cessé d'être agissantes; la source des atterrissemens n'est pas tarie; ils n'ont

fait que changer un peu de direction : l'histoire de l'avenir doit ressembler à celle du passé, et les reflets de l'une éclairent l'autre.

Deux faits généraux dominent tous les faits spéciaux dont la réunion constitue le régime hydraulique de l'atterrage de la Seine. Ce sont, d'une part, la nature des terrains que corrodent le fleuve ou les courans marins qui se forment à l'embouchure, — de l'autre, les allures des marées qui roulent, dispersent et déposent les débris de ces rivages tantôt dans les profondeurs de l'Océan, tantôt sous nos yeux et jusqu'à l'entrée de nos ports. Les eaux sont ici le dissolvant des terrains anciens et les distributrices des terrains nouveaux qui naissent de leurs débris; mais les résultats de l'action des eaux varient suivant la résistance des bords auxquels elles s'attaquent. Il faut donc, pour comprendre les phénomènes particuliers dont nous avons à considérer les conséquences avantageuses ou nuisibles, commencer par se faire une idée exacte et des forces vives que la nature met ici en jeu, et des masses inertes saisies dans le conflit des élémens, et dont, a dit Ronsard,

La matière demeure et la forme se perd.

Si les eaux qui convergent de l'intérieur des terres ou du large vers l'embouchure de la Seine roulaient sur des basaltes ou des porphyres, elles ne feraient guère qu'en polir la surface, et le peu de débris qu'elles arracheraient à ces roches n'altérerait pas sensiblement la profondeur du récipient où elles les déposeraient; mais la formation soumise à leur action n'est pas de celles qui résistent le mieux aux corrosions du temps et des eaux. Considérée dans la totalité de l'étendue des départemens de l'Eure et de la Seine-Inférieure, et dans la partie orientale du département du Calvados, cette formation consiste en une couche calcaire très puissante, superposée à une argile compacte d'une profondeur inconnue, et surmontée d'une couche arable où l'argile domine. C'est le même terrain dont les blanches escarpes ont valu, sur le rivage opposé, le nom d'Albion à l'Angleterre. Composé de déjections et de débris d'animaux aquatiques, ce calcaire est le résultat d'accumulations sous-marines dont, à défaut de notre science incertaine, l'imagination a peine à se faire l'idée. Elle s'effraie en se demandant combien de temps la vie s'est agitée dans ces masses incommensurables, et comment elle s'est éteinte après les avoir élaborées. La silice à l'état gélatineux était répandue en abondance dans la formation calcaire, et elle s'en est isolée en s'agglomérant par une véritable cémentation en rognons qui affectent les formes les plus diverses. Le plus souvent, ces rognons sont confusément empâtés dans la craie, comme si tous les maté-

riaux de la couche avaient été pétris et malaxés. Dans les hautes falaises du pays de Caux, ils sont articulés dans leur gangue en assises régulières, et s'interposent entre des lits marneux d'une parfaite régularité. D'autres fois, comme si le calcaire avait dû se montrer dans ce vaste ensemble sous toutes les formes qui lui sont propres, depuis les marnes jusqu'aux marbres, la silice n'a fait qu'en consolider la structure, et cette union intime a produit de vastes bancs de pierre de taille. La formation tout entière s'est émergée par un soulèvement horizontal, ou peu s'en faut, et très probablement simultané. A considérer le bord de la mer, on remarque dans le plan inférieur de la couche calcaire une légère inclinaison du sud-ouest au nord-est. Ce plan est un peu au-dessous du niveau de la mer dans le nord des falaises du pays de Caux. Sous le cap de La Hève, près du Havre, la basse mer met la base argileuse à découvert, et l'escarpement calcaire, se dressant dans toute sa hauteur, montre ses assises aussi nettes que dans une coupe géométrique. En passant sur la rive gauche de la Seine, on voit presque partout l'argile au-dessus du niveau de la haute mer, et si l'on marche jusqu'à l'extrémité des falaises de Beuzeval, l'argile brune s'élève à 105 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le soulèvement a pris ici les allures du bord d'une cuvette; le calcaire a disparu comme si l'argile, en se relevant, l'avait fait glisser sur sa pente et jeté en proie aux attaques des flots.

En pénétrant dans l'intérieur des terres, l'œil est frappé de la régularité du plateau qui, du bord de la mer, s'élève par une rampe insensible aux sources des cours d'eau qui le traversent : aucune saillie n'en dérange l'uniformité, et les rares ondulations qui se montrent à la surface sont évidemment l'œuvre des eaux qui l'ont entamée dans le tumulte de leur retraite. Les parties montueuses, qui sont ailleurs l'effet des soulèvemens du terrain, sont ici formées par un creusement. Chaque ruisseau, chaque rivière s'est ouvert dans le plateau un sillon étroit, et a mis à nu la stratification de terrain qu'on observe dans les escarpes des falaises. Quand la vallée atteint une certaine profondeur, elle montre dans la coupe du plateau l'argile à la base, le calcaire au-dessus, et la couche arable à l'étage supérieur. Ainsi, sur la côte et dans l'intérieur, la nature et la disposition du terrain sont presque partout identiques; il suit de là que, fluviatile ou maritime, l'origine des atterrissemens qui s'arrêtent dans l'embouchure de la Seine ne change rien aux élémens dont ils se composent, et que si la prédominance de l'un ou l'autre de ces élémens doit varier, cela importe assez peu. Quant au lit d'argile sur lequel repose la couche calcaire, la seule notion exacte qu'on possède sur l'épaisseur de ce lit vient du creusement du puits

artésien du Havre : la sonde est descendue, sans le traverser, à 208 mètres de profondeur.

La constitution physique et la friabilité des terrains exposés à l'action des eaux expliquent la profondeur des érosions qu'ils ont subies. Voyons maintenant comment les eaux ont agi sur ces masses.

Ruisseau, torrent, rivière ou fleuve, tout cours d'eau transporte les débris des terrains qui l'alimentent au lac ou à la mer où vient expirer sa vitesse : les hauteurs s'abaissent, les bas-fonds s'élèvent, et persistant comme la puissance silencieuse de la pesanteur, ce travail de nivellement avance avec le temps et ne recule pas davantage. Le bassin hydraulique dont les dépouilles descendent la Seine comprend la totalité des territoires de sept départemens et des portions plus ou moins considérables de dix autres; l'étendue en est de 7,553,000 hectares, et toutes les fois qu'une inondation s'épand, qu'un orage éclate sur ce vaste espace, des matières terreuses s'acheminent vers le réservoir commun. Si, comme le Rhône, le Nil et le Pô, la Seine se jetait dans une mer à niveau constant, ses dépôts ne seraient pas moins apparens que ceux de ces fleuves; elle formerait aussi son Delta, et l'on mesurerait chaque année au-dessous de Quillebeuf l'extension prise par ses alluvions; mais il n'en est pas ainsi. Tandis que les eaux amorties des autres fleuves abandonnent les terres dont elles sont chargées à leur embouchure, les courans de marée s'emparent des eaux de la Seine; le flot les refoule violemment dans leur lit, le jusant les entraîne au large, et elles entrent, au contact de la mer, dans une période de nouvelles vicissitudes. Les sables se fixent presque immédiatement; mais les matières plus ténues restent en suspension dans l'eau comme les vapeurs aqueuses dans l'air, se dissipent et s'affaissent de même. Les marins de l'entrée de la Seine ne se trompent pas sur l'origine des nuages vaseux qui se forment à la suite des crues des eaux douces; ils les reconnaissent à leurs teintes argileuses. Les *crétines,* c'est ainsi qu'ils les appellent, se tiennent longtemps dans les tranches supérieures des eaux salées; quand les vents d'est soufflent, elles sont poussées fort loin au large et y sont quelque temps promenées au gré des vents et des marées; parfois aussi elles sont ramenées à l'embouchure du fleuve. Les alternatives des hautes et des basses mers, de la violence ou de la mollesse des vents et des courans, dispersent ou rassemblent ces matières vaseuses; mais, toujours sollicitées par leur propre poids, elles descendent au fond dès qu'un peu de calme le permet. Une part, et c'est heureusement la plus forte, se perd dans les abîmes de l'Océan; une autre se dépose dans le golfe intérieur de la Seine : mille influences indéfinissables accé-

lèrent ou ralentissent les dépôts, les rapprochent ou les éloignent des places où leur présence doit rétrécir le domaine de la navigation; si lentes que soient ces alternatives, elles ne sont jamais dans le cours des siècles qu'un instant imperceptible, et l'œuvre de la nature n'en avance pas moins. Depuis le jour où la Seine a commencé de couler, chaque heure, chaque minute verse dans son embouchure un contingent faible ou fort de remblai, et la perpétuité de ce tribut la comblerait à elle seule à la longue. Les lois de la nature sont immuables, et l'on ne peut pas plus arrêter ces atterrissemens qu'empêcher la Seine de couler; mais on peut en dériver une partie, et l'on a déjà de la sorte enrichi l'agriculture par des travaux exécutés pour l'amélioration de la navigation. M. Doyat et M. Beaulieu, qui se sont succédé dans la direction des travaux d'endiguement de la basse Seine, ont constaté que les digues établies depuis 1846 en amont de Quillebeuf ont procuré la conquête de 1,406 hectares, au travers desquels divaguaient les eaux qu'ils ont disciplinées. Ces procédés, appliqués avec réserve, peuvent produire un grand bien. Employés sans discernement, ils conduiraient à des malheurs dont il n'est donné à personne de calculer l'étendue.

Les atterrissemens qui descendent avec les eaux douces ne sont malheureusement pas les seuls dont il y ait à s'inquiéter, et ceux que déterminent les vents du large et les marées concourent, dans une proportion bien plus menaçante, à l'exhaussement du fond de l'atterrage. Les explications données plus haut sur les allures des marées devant Le Havre ont fait pressentir l'influence qu'elles doivent exercer sur les dépôts terreux de l'entrée de la Seine, et, puisque nous étudions l'action des courans marins sur les rivages qu'ils corrodent ici, il importe de remarquer que sur toute la côte la marche du flot est beaucoup plus rapide que celle du jusant. D'après les *Instructions nautiques* publiées par le dépôt de la marine, la durée moyenne du courant de flot est devant Le Havre de cinq heures dix minutes, et celle du courant de jusant de sept heures quinze minutes, ce qui établit entre les vitesses le rapport de 100 à 71; mais, soit concours des ondes de la mer montante, soit circonstances locales encore imparfaitement connues, la différence des vitesses semble être, sur divers points de la côte, fort supérieure à celle qui vient d'être indiquée, et l'on entend les pêcheurs, dont les préjugés même sont rarement tout à fait hors du chemin de la vérité, prétendre que la vitesse du flot est souvent triple de celle du jusant. Il n'est pas indispensable d'avoir la mesure exacte de ces différences pour juger que la marche des matières charriées par les courans doit en être gravement affectée. Si la durée du flot était égale à celle du jusant, les forces d'entraînement de ces deux cou-

rans se neutraliseraient, et les sables que l'un apporte seraient remportés par l'autre; mais du moment que la marée monte dans l'embouchure de la Seine beaucoup plus vivement qu'elle n'en descend, elle doit y jeter, dans son ascension, plus de matières terreuses qu'elle n'en entraîne dans sa retraite. Il n'est pas possible de distinguer, dans les alluvions marines qui affluent vers l'embouchure du fleuve, celles qui proviennent de la percussion des lames de fond; mais on aperçoit plus clairement celles que fournissent, par la rive droite, les falaises du pays de Caux, et, par la rive gauche, les côtes septentrionales de la Basse-Normandie. Une fois entrées dans la Seine, ces alluvions y sont malaxées par les courans opposés qui les saisissent alternativement : elles sont souvent transportées d'un bord à l'autre; cependant, malgré l'intimité des mélanges qui résultent d'une telle confusion, elles veulent être considérées séparément dans leurs origines.

Il y a onze ans déjà, on essayait dans la *Revue* (1) de remonter aux sources du courant de galets qui obstrue au nord du cap d'Antifer les atterrages de Fécamp, de Saint-Valery en Caux, de Dieppe, du Tréport et de l'embouchure de la Somme. « La roche crayeuse, disait-on, dont les falaises montrent la coupe, se compose de couches horizontales d'un à deux mètres d'épaisseur, séparées entre elles par des couches de cailloux siliceux. Les fibres de la pierre sont verticales; leur cohésion dans ce sens est très faible, et elle est encore diminuée par l'interposition des couches de silex. De cette double disposition résulte la tendance du terrain à se fendre en prismes verticaux. Deux fois par jour, la marée vient battre le pied des falaises; chaque flot qui les heurte emporte quelque parcelle de la roche poreuse qui les constitue, et quand les hautes mers des syzygies se ruent contre elles par les tempêtes de l'ouest au nord, des lames furieuses les sapent à coups pressés; elles déchaussent l'escarpe, la minent; bientôt celle-ci surplombe, se détache et s'écroule. On croirait que le talus formé sur ces débris va défendre le pied de la nouvelle muraille; mais, avec sa nature friable, la marne résiste mal à l'action des flots : elle s'imbibe, se brise, se délaie en molécules impalpables, et la falaise mise à nu est de nouveau attaquée à vif. Les pluies et les gelées aident la mer dans cette œuvre de destruction. Des fentes plus ou moins profondes s'entr'ouvrent dans la partie supérieure du terrain; les eaux pluviales s'y infiltrent, et soit qu'elles s'y congèlent, soit qu'elles ramollissent et dissolvent les tranches de marne sur lesquelles elles pèsent, l'effet produit est le même, et l'action sourde des eaux intérieures aboutit tout aussi bien que

(1) Voyez l'étude sur *les Falaises de Normandie*, livraison du 15 juin 1848.

les attaques retentissantes de la mer à d'immenses éboulemens. »

Tel est le spectacle de destruction qu'offre d'Ault au Havre une ligne de 140 kilomètres de falaises. Le cap d'Antifer étant le point de partage des deux courans entre lesquels se divise le flot, celui qu'attire à soi l'embouchure de la Seine ne côtoie les falaises et n'en recueille les débris que sur une étendue de 23 kilomètres; il s'en saisit et passe devant Le Havre avec ses eaux chargées des teintes laiteuses de la marne délayée et son éternelle traînée de galets. Ces deux élémens se séparent dans leur marche en raison de la différence des pesanteurs et des volumes; l'un est tenu en suspension, l'autre roule sur le fond de la mer. A chaque marée, les galets avancent avec le flot et rétrogradent, mais à une moindre distance, avec le jusant; le cri plaintif de ces froissemens sous-marins perce au milieu du bruit des lames qui se brisent sur le rivage et du mugissement lointain de l'Océan. Pressés par le courant contre la côte, ils arrivent dans la Seine en masse serrée, sans s'égarer et sans perdre dans les oscillations de leur marche au-delà de ce que leur enlève le frottement. Les sables siliceux de cette origine suivent la route des galets; seulement ils peuvent être poussés plus loin, et ils se fixent probablement en grande quantité sur les bancs qui s'avancent de l'embouchure vers le large. Les marnes délayées sont tenues en suspension par le moindre mouvement des eaux, et ne se déposent que dans de très rares momens de calme. Le lit de la Seine retient tout ce qui est silice, laisse échapper la plus grande partie de ce qui est calcaire, et c'est pour cela sans doute que, dans les dépôts qui s'y forment, le rapport entre les deux élémens constitutifs des falaises est si différent de ce qu'il est à son origine. Sans cette circonstance modératrice de l'accumulation des alluvions, l'atterrage serait depuis longtemps comblé.

S'il n'est pas possible d'atteindre une exactitude satisfaisante dans l'évaluation des dépôts qui se forment à l'embouchure de la Seine, il existe, sur le reculement des falaises du pays de Caux depuis les temps historiques, quelques documens sur lesquels on peut fonder des calculs d'une probabilité acceptable. Nous savons par exemple qu'au XI[e] siècle une église, placée sous l'invocation de Sainte-Adresse, s'élevait au lieu même où gît maintenant, à 2,000 mètres du rivage, le banc de l'Éclat, qui sert de limite extérieure à la petite rade du Havre. La rade elle-même s'est creusée à 8 mètres au-dessous du niveau de la basse mer dans les terres dont l'église occupait l'extrémité. Les érosions n'ont pas suivi sur ce point une marche régulière : elles ont dû commencer par d'immenses dislocations. La petite rade n'a pu s'approfondir, comme elle l'a fait, que par l'amoindrissement local de la résistance de l'argile brune à

laquelle est superposé le calcaire. Si des cavités se sont ainsi formées à la base des falaises, les éboulemens ont dû se succéder rapidement, et les débris ont dû être emportés d'autant plus vite que, quand le cap de La Hève était beaucoup plus saillant et l'embouchure de la Seine beaucoup plus profonde qu'aujourd'hui, le cap donnait plus de prise aux attaques des flots. La plaine de Leure n'est pas autre chose que le principal dépôt des débris des falaises qui s'élevaient sur l'emplacement de la petite rade. Les galets livrés aux flots par ce terrain se sont rangés sur la limite du courant qui les entraînait en un long bourrelet qui, s'enracinant au pied du cap, s'est allongé à chaque progrès des destructions qui l'alimentaient; il poussait devant soi dans l'embouchure de la Seine la pointe mobile du Hoc. Derrière cette digue naturelle régnait un calme favorable à la paisible accumulation des matières ténues qui ont formé le sol intérieur de la plaine. La perte de l'atterrage d'Harfleur a été la conséquence de la formation de la plaine de Leure : large et profond tant qu'il a été curé et rafraîchi par les courans directs qui lavaient auparavant le pied des falaises de Graville, cet atterrage a dû se combler aussitôt qu'ils se sont déplacés sous la pression des empiétemens de la pointe du Hoc; la profondeur ne pouvait pas se maintenir longtemps dans une anse où s'arrêtaient à chaque marée des eaux chargées de sable et de limon.

Les éboulemens des falaises ont naturellement diminué à mesure que leurs dentelures s'émoussaient. Maintenant que la côte est rangée sur un alignement uniforme, il n'y a plus de raison pour que les falaises qui avoisinent Le Havre se dégradent plus rapidement que celles qui s'en éloignent. Les ingénieurs des ponts et chaussées ont constaté que de 1800 à 1847 celles de La Hève ont reculé de 14 mètres, ou en moyenne de 30 centimètres par an. Ces observations concordent avec celles que Lamblardie appliquait en 1789, dans son remarquable *Mémoire sur les Côtes de la Haute-Normandie,* à la ligne entière des falaises, et il en existe une confirmation presque mathématique dans le compte qui se tient aujourd'hui des quantités de galets qui arrivent devant le chenal du Havre. Soigneusement recueillies pour le lestage des navires, ces matières forment annuellement un cube de 12,000 mètres. Or les falaises tributaires de l'embouchure de la Seine sont plus élevées que celles qui gisent au nord du cap d'Antifer; elles atteignent une hauteur moyenne d'environ 100 mètres. Sur une longueur de 23 kilomètres 30 centimètres de leur épaisseur, elles laisseraient tomber chaque année à la mer une masse de 690,000 mètres cubes, et comme le galet entre pour un trente-troisième dans leur structure, sa part serait de 21,000 mètres. L'emploi de 12,000 mètres au lestage peut paraître la justification de cette évaluation, puisqu'il y faudrait

ajouter la quantité qui passe hors de la portée des ramasseurs et celle que le frottement réduit en sable dans le trajet.

Dans cette recherche des causes de l'encombrement de l'embouchure de la Seine, les découvertes pénibles se multiplient à chaque pas. Le contingent des falaises de Caux dans les atterrissemens est fort supérieur à celui de la haute Seine, et il est peu de chose auprès de celui des côtes et du talus sous-marin de la Basse-Normandie. On le devine à la simple inspection des deux côtes qui convergent vers Le Havre; on est convaincu dès qu'on porte son attention sur les points d'arrivée de leurs dépouilles.

Le courant de flot qui va du cap de Barfleur à l'entrée de la Seine a huit fois la longueur de celui qui descend du cap d'Antifer. Il a peu de prise sur les roches granitiques qu'il côtoie en amont de La Hougue; les débris qu'il recueille en commençant sa course sont surtout des sables marins et des coquilles brisées, et il les laisse dans la baie des Vays et sur les bancs de La Hougue et du Cardonnet. Après les Vays, il corrode, de Moisy à Arromanches, le pied des falaises marneuses dont les dépouilles ont déjà transformé en herbages les anciennes baies de la Seule, de l'Orne et de la Dives; il échancre ensuite le long de la plaine de Caen la terrasse sous-marine dont l'élévation réduit la profondeur des ports de cette côte, et que réparent sans cesse les sables de fond poussés par les vents du nord. Il arrive, devant la pointe de Beuzeval, chargé des terres friables qu'il a enlevées depuis les Vays, et de l'entrée de l'embouchure de la Seine jusqu'à Honfleur, on assiste partout au travail d'alignement de la côte, auquel concourent la terre en abandonnant ses parties saillantes, la mer en en transportant la poussière vers l'est.

Trouville est le lieu le mieux choisi pour ce genre d'observations. On n'aperçoit nulle part si bien la vivacité du flot, la mollesse relative du jusant, et les effets de la différence de ces deux forces. Le premier témoignage de l'affluence des matériaux arrachés aux côtes du Calvados qui frappe les yeux est le marais et la dune de Déauville, qui embrassent, entre la rive gauche de la Touques et le pied du mont Canisy, une surface de 240 hectares. Une division de la flotte avec laquelle le bâtard de Normandie allait conquérir l'Angleterre stationnait en 1066 dans l'anse dont ces terrains ont pris la place. Sans doute la côte d'où se sont détachés ces débris n'était pas à cette époque dans l'état où nous la voyons aujourd'hui : les dentelures n'en étaient pas émoussées, et la mer avait plus de prise sur leurs aspérités; mais les alluvions trouvent plus loin des plages qui les alimentent. Le mouvement de translation des sables continue de l'ouest à l'est, et la plage de Trouville en offre à cette heure même une preuve palpable. Depuis 1846, une estacade, sous la protection de laquelle se sont formés un chenal et un port excellens,

s'allonge à l'embouchure de la Touques; elle a arrêté la marche des sables qui obstruaient le lit de la rivière. Dans ces douze années, la plage de la rive gauche de la Touques s'est exhaussée de plusieurs mètres; la retenue de sable s'est allongée de jour en jour : la queue en est actuellement à deux kilomètres de l'estacade, et les nouvelles dunes qui s'élèvent sur cette base sont déjà gazonnées sur une étendue d'une vingtaine d'hectares. Par une conséquence naturelle, la plage des baigneurs s'est abaissée sur la rive droite d'environ deux mètres : elle est restée soumise à l'action du courant qui la corrode, et les sables qui devraient remplacer ceux qu'elle perd sont restés de l'autre côté de la rivière.

Pour compléter, sans sortir des limites de l'embouchure de la Seine, l'exploration des sources des dépôts qui s'y fixent, il suffit presque de quelques promenades sur les sommets et au pied des falaises comprises entre la pointe de Beuzeval et Honfleur. Dédaignât-on les observations auxquelles se prêtent les coupes à vif de terrain et les marques des sapes pratiquées par la mer, on sera bien dédommagé d'un peu de fatigue par la magnificence du spectacle qu'on aura sous les yeux : d'un côté, les herbages touffus où le coursier normand hennit au milieu des bœufs à l'engrais qui ruminent, les sommets couronnés de grands bois, les guérets ombragés de pommiers, les habitations champêtres tapissées d'espaliers; de l'autre, une mer où des essaims de bateaux pêcheurs sont traversés par les lourds navires qui apportent à la France les tributs des tropiques et des mers polaires; dans le lointain, pour cadre à ce tableau, Le Havre avec sa forêt de mâts et les falaises du pays de Caux; dans le fond, le lit de la Seine se dérobant dans la brume ou resplendissant sous les feux du soleil.

Les falaises qui se montrent à l'ouest de Trouville sont les extrémités des branches du rameau montueux dont l'arête sépare le bassin de la Touques de celui de la Dives. Toutes sont évidemment les racines d'anciens caps que les courans du littoral ont rongés, dont les débris ont comblé les anses intermédiaires, et malheureusement la côte, en perdant son relief, ne s'est point soustraite aux érosions. Les sommets des falaises de Bénerville sont bouleversés sur une zone de 150 mètres de large; le terrain a coulé sur sa base, et les inégalités confuses de sa superficie sont les traces d'une récente dislocation : ses fissures profondes se remplissent des eaux des pluies, et de nouveaux glissemens se préparent, d'autant plus certains que la mer a balayé le pied des talus qui pouvaient les arrêter. A Auberville, où les falaises ont 120 mètres de hauteur, les éboulemens sont gigantesques, et il faut renoncer à décrire ce chaos. Enfin, sur la face oblique de la pointe de Beuzeval, qui domine l'embouchure de la Dives, la coupe de l'argile brune est presque

verticale, et si les débris du dernier éboulement n'étaient pas couverts de gazon, on les croirait tombés de la veille. En suivant le pied de ces mêmes falaises, on assiste pour ainsi dire, tant les marques des mouvemens du terrain sont significatives et quelquefois fraîches, à la démolition que poursuit la mer. Ici les bancs de rochers qui servaient de fondement aux anciens caps s'avancent au loin sur l'estran; là des blocs erratiques, tombés de sommets écroulés depuis de longs siècles, se sont maintenus par leur masse, leur dureté, la cuirasse visqueuse de plantes marines et de coquillages dont les ont revêtus les flots; tout près enfin de la falaise, des blocs détachés la veille, peut-être dans l'heure qui vient de finir, annoncent que l'escarpe déchaussée sera bientôt attirée dans l'abîme et déblayée à son tour.

De Trouville à Honfleur, la ligne des falaises est à peine interrompue; seulement, vers Penne-de-Pie, elle est en retraite sur l'alignement de la côte, et des alluvions étroites se sont amassées au-dessous. Sur presque tout cet espace, on reconnaît, à deux degrés qui marquent la chute du plateau, qu'un grand abaissement s'est produit dans des temps reculés sur la large bande de terrain qui forme la côte actuelle. Les traces de cet événement ne sont nulle part si visibles qu'à la célèbre faille d'Hennequeville, si souvent visitée par les géologues. La face extérieure du terrain, s'affaissant comme s'il s'était fait au-dessous un grand vide, a mis à nu, sur une hauteur verticale d'une centaine de mètres, la formation intérieure du plateau. Ces mouvemens n'ont pu s'opérer sans produire dans le rivage une dislocation qui le dispose aux éboulemens; aucune partie des falaises n'a probablement plus reculé et plus contribué à l'encombrement du golfe que celle-ci. Sur les sommets des falaises, de longues crevasses parallèles à l'abîme annoncent de tous côtés des masses qui commencent à céder, et les eaux qui suintent à basse mer de leur pied lubrifient intérieurement un sol déjà ébranlé. L'histoire locale n'enregistre point les avalanches de terre et de roches du rivage que nous venons de parcourir; mais ses témoignages sont superflus après ceux que porte le terrain lui-même. Elle a été plus soigneuse à l'égard des affaissemens survenus près d'Honfleur, à la côte de Grâce, dès longtemps consacrée par les prières adressées au ciel pour les marins absens et les pieux hommages des marins échappés aux tempêtes. En 1538, un tremblement de terre entama profondément le cap, et la moitié de la chapelle de Notre-Dame fut entraînée. En 1615, ce désastre se reproduisit. Le 28 octobre 1757 eut lieu un nouvel affaissement de terrain. Enfin, dans la nuit du 26 janvier 1772, un éboulement, dont l'ingénieur du port observait les avant-coureurs depuis trois ans, s'étendit sur quatre kilomètres à l'ouest d'Honfleur, et la tranche de terrain détaché avait

une quinzaine de mètres d'épaisseur. Est-il présumable que, quand la terre tremblait à la côte de Grâce, le voisinage demeurait intact?

L'exploration des trois sources principales des atterrissemens qui rétrécissent de siècle en siècle dans le golfe intérieur de la Seine le domaine de la navigation ne nous a point appris quelle part il retient de ces débris. A la juger sur les enquêtes dont les travaux d'endiguement projetés en aval de Quillebeuf ont été l'objet, cette part serait peu de chose; elle se réduirait à peu près aux matières siliceuses et autres qui, retenues par leur pesanteur spécifique ou leur volume, roulent sur le fond; les matières vaseuses qui sont en suspension dans les flots ne paraîtraient dans la baie que pour en sortir avec le jusant, et une fois portées au large, elles en reviendraient rarement. Cette appréciation serait exacte, si les mouvemens qui s'opèrent dans les grands chenaux du golfe étaient les seuls dont il fallût tenir compte; mais la propriété de tenir en suspension des sables ou des vases croît, diminue, se perd avec la vitesse et l'agitation des eaux, et rien n'est plus inégal que leurs allures, quand elles sont répandues sur une surface de 25,000 hectares. Tandis que des courans puissans entament leurs bords et le fond sur lequel ils roulent, ils alimentent des nappes latérales dans lesquelles une portion de leurs eaux s'endort et dépose le fardeau qu'elle leur avait emprunté. De César à François Ier, les courans de la basse Seine avaient autant de vivacité qu'aujourd'hui; cela n'a pas empêché les atterrages de Lillebonne et d'Harfleur de se combler, et le chenal navigable peut passer au bout des jetées d'Honfleur sans que l'intérieur du port cesse de s'envaser.

Les conséquences de faits aussi saillans sont faciles à tirer, et la première qui se présente à l'esprit est que l'étendue des surfaces livrées au calme est, dans ce golfe, la véritable régulatrice de la quotité des dépôts. Si l'on enferme de Quillebeuf à Honfleur le chenal entre deux digues, à la sortie desquelles il se dirigera sur Le Havre, les eaux qui le suivront n'y laisseront aucune trace, elles y opéreront un curage continuel; mais celles qui s'épancheront par des ouvertures latérales, ou pénétreront directement en arrière des digues, y trouveront à chaque marée plusieurs heures de repos; un immense volume de vase, qui retourne actuellement à la mer, sera ainsi fixé, et le vide où circulent aujourd'hui des eaux courantes se comblera à vue d'œil. Une seule expérience directe sur la puissance d'envasement des eaux du golfe a été faite, dans des circonstances analogues, de 1847 à 1850, et les résultats en ont été constatés authentiquement. Il s'agissait de donner la mesure des services rendus à la navigation par l'établissement, entre Villequier et Quillebeuf, des digues qui, en resserrant le lit de la Seine, ont

obligé les eaux à le creuser. Des ordres furent donnés à cet effet par M. Doyat, inspecteur-général des ponts-et-chaussées, dont le nom restera attaché au bienfait de ces travaux. « J'invitai (dit-il dans son rapport du 4 décembre 1850) M. l'ingénieur Beaulieu à faire lever entre Villequier et Quillebeuf des profils qui, rapprochés de ceux qui avaient été faits avant les travaux, permissent de calculer le cube enlevé du chenal et celui déposé derrière les digues. Il résulte des calculs faits par cet ingénieur :

« 1° Que le cube des alluvions déposées est entre Villequier et La Vaquerie.		12,354,008^{m}
« Entre La Vaquerie et Quillebeuf.		13,527,886
« Total.		25,881,894^{m}
« 2° Que le cube enlevé dans le chenal est, entre Villequier et La Vaquerie.	5,442,300^{m}	7,940,446
« Entre La Vaquerie et Quillebeuf. . .	2,494,146	
« En sorte qu'en admettant que les 7,940,446 mètres de sables enlevés du chenal soient allés se loger derrière les digues, il y a eu en outre un apport d'alluvions de. . . . venues de l'amont et de l'aval. »		17,941,448^{m}

Cet énorme atterrissement s'est déposé en quatre années sur une surface de 1,408 hectares, et, quelles que soient les circonstances particulières dans lesquelles il s'est formé, l'application de la puissance dont il est l'œuvre aux 15,000 hectares que lui livreraient les projets qu'on exécute aurait des conséquences faciles à prévoir. Après un endiguement complet, il resterait tout au plus à calculer le terme fixe du comblement de toute la partie du golfe qui ne serait pas occupée par le chenal. Pour affirmer que le golfe entier, ou peu s'en faut, peut être impunément soustrait aux oscillations des marées, il faudrait beaucoup de hardiesse. Au retour de ses campagnes hydrographiques à l'embouchure et dans la baie de la Seine, M. Beautemps-Beaupré n'était point de cet avis. Ses confrères de l'Académie des Sciences, ses camarades et ses amis l'ont alors entendu protester, avec l'autorité de sa longue expérience, de ses observations récentes et d'une justesse d'esprit qui rappelait souvent celle de Vauban, contre des projets de barrages dont les effets auraient beaucoup ressemblé à ceux des digues gigantesques dont il est aujourd'hui question. Il croyait que si l'Elbe, la Seine, la Loire, la Garonne, le Tage, arrivent à la mer par des golfes étroits donnant un vaste champ au jeu des marées, c'est une disposition qui a sa raison d'être, qu'on ne saurait la changer sans imprudence, que tout au moins les oscillations des masses d'eau qui remplissent ces réservoirs et s'en échappent alternativement ne sont point inutiles

au maintien des atterrages, qu'enfin le mieux dont on se flatte conduit parfois à la perte du bien dont on jouit.

Quand le golfe sera comblé, quand ce grand atelier de trituration n'existera plus, les masses énormes de débris que les marées amènent des falaises de Caux et des côtes du Calvados à la rencontre des alluvions de la Seine s'arrêteront inévitablement à l'entrée du fleuve; les bancs déjà formés en avant du Havre, et dont les travaux récens des hydrographes de la marine ont constaté le progrès, s'exhausseront, et avec ses abords obstrués, Le Havre, que rien ne peut remplacer sur les bords de la Manche, deviendra un établissement de l'ordre d'Honfleur ou de Trouville. Ce résultat peut paraître douteux, quand on se borne à considérer l'intérieur de l'embouchure de la Seine; mais il devient clair comme une équation, lorsque, sortant de la baie, on remonte à la source des alluvions menaçantes auxquelles notre imprudence prépare une place. Il est heureusement encore temps de s'arrêter. Les endiguemens ont maintenant assuré l'amélioration de l'atterrage de Rouen : les poursuivre, ce serait assurer la perte de celui du Havre.

La génération qui conduit aujourd'hui les affaires de la France aura-t-elle accompli sa tâche et donné aux générations qui la suivront autant qu'elle a reçu de celles qui l'ont précédée, lorsqu'elle se sera abstenue de rendre inaccessible du côté du large un port dans l'intérieur duquel s'exécutent aujourd'hui même de magnifiques travaux? Non sans doute, si elle peut faire davantage; or l'étude d'un petit nombre de circonstances naturelles et du parti qu'en ont tiré en dehors du Havre de pauvres pêcheurs permet d'espérer qu'il est possible, sinon de tarir la source des alluvions, dont le cours naturel amènerait la destruction de notre établissement maritime, du moins d'en suspendre indéfiniment les effets. Pour donner à ce sujet des indications suffisantes, il faut considérer séparément les deux côtés de l'entrée de la Seine.

Les bases manquent pour la détermination de la part des 648,000 mètres cubes de marne annuellement arrachés aux falaises de Caux qui se fixe dans l'embouchure de la Seine : la marche des courans chargés de ces dépouilles, les circonstances qui favorisent ou contrarient les dépôts sont sujettes à trop de variations pour être saisissables; mais une chose est hors de doute, c'est l'immense préjudice que cause au golfe intérieur de la Seine et au port du Havre l'alimentation de ce courant vaseux.

Ces considérations frappaient, une trentaine d'années après la fondation du Havre, l'esprit curieux et entreprenant d'Henri II. Le courant de galets, probablement plus nourri alors qu'il ne l'est aujourd'hui, venait obstruer le chenal et former un poulier en avant : pour en arrêter les invasions, le roi ordonna l'établissement de longs

épis enracinés à la côte de Sainte-Adresse, et tant que les récipiens formés par ces constructions furent ouverts, l'entrée du port fut intacte; mais ils se comblèrent, et dès lors le galet, doublant les musoirs des épis, reprit sa route accoutumée. Ce résultat était facile à prévoir; il s'agissait d'un fleuve à tarir, et non d'un lac à épuiser. Si les connaissances hydrographiques et les observations sur la constitution de la côte avaient été plus avancées, il aurait suffi d'un peu de réflexion pour apercevoir qu'on n'arrêterait le courant des galets qu'en s'attaquant aux sources qui l'alimentent, c'est-à-dire en mettant, à partir du cap d'Antifer, les falaises de Caux en état de défense contre les entreprises de l'Océan. Le développement de ces falaises étant de 23 kilomètres, elles livrent en moyenne aux courans qui en corrodent le pied 30,000 mètres cubes de leurs débris, dont 913 de galets, par kilomètre et par an. S'il n'y avait pas à tenir compte du frai par lequel une partie du galet est réduite en sable, le premier kilomètre, à partir du cap d'Antifer, en livrerait au suivant 913 mètres, le second 1,826, le troisième 2,739, et ainsi de suite jusqu'au dernier, qui en livrerait 21,000 à l'embouchure de la Seine. Il est donc certain qu'en préservant une partie quelconque de ce rivage, ou, ce qui revient au même, en la fixant, on réduirait d'une quantité proportionnelle à sa longueur le contingent des falaises dans l'exhaussement du golfe de la Seine. Et si l'on assurait ce bienfait à toute la ligne qui s'étend du cap d'Antifer au cap de La Hève, Le Havre ne recevrait plus d'atterrissemens par le nord.

Que la côte de Graville, que tapissent du Havre à Harfleur tant de verdoyans abris, ait jadis été une falaise exactement semblable à celles que dévorent sur l'autre revers du cap de La Hève les attaques de l'Océan, c'est ce dont l'aspect des lieux ne permet pas de douter. Un jour est venu où, s'avançant vers l'est, le bourrelet de galets dont s'enveloppait le pied du cap de La Hève a détourné le courant qui rongeait la falaise de Graville, et n'a laissé dans le lit d'où il le chassait que des eaux stagnantes. De ce jour, les éboulemens de la falaise se sont accumulés sur place et se sont allongés en talus jusqu'à l'état de parfaite stabilité. Il en serait de même de tous les points des falaises de Caux où des bancs de galets s'interposeraient entre elles et les coups de la mer. Des bancs faits pour servir de modèle à ceux qui rempliraient cet office sur la côte entière se sont d'eux-mêmes établis partout où il s'est trouvé un vide entre deux points d'appui : les débouchés de toutes les vallées, grandes ou petites, en offrent des exemples, et les plages les plus connues sont celles où l'on apprend le mieux comment se forment et se maintiennent ces bancs.

Vues de la mer, ces plages ont l'aspect de coupures pratiquées dans la falaise. Celle d'Étretat a 360 mètres d'ouverture, celle de

Fécamp 460, celle de Dieppe 1,470, celle du Tréport 1,380. De tels rentrans latéraux ont offert aux courans de marée des vides où les eaux amorties ont déposé le galet dont elles étaient chargées. Obéissant alternativement à l'impulsion du flot et à celle du jusant, la traînée de galets s'est en même temps enracinée aux deux côtés de chaque coupure, et les deux jetées naturelles, marchant à la rencontre l'une de l'autre, se sont promptement réunies; elles se sont fortifiées par l'affluence de nouveaux matériaux jusqu'au jour où cet élargissement les a exposées aux érosions des courans. La mer alors les a remaniées et leur a donné peu à peu le talus de plus grande stabilité; elle les a même élevées fort au-dessus de son propre niveau : lorsque des vents violens la fouettent contre le rivage, elle cingle avec son embrun et son écume le galet hors de sa portée, et la répétition de ce jeu produit à la longue de formidables accumulations. Les digues ainsi façonnées par la mer affectent uniformément dans le plan horizontal la forme d'une chaînette (1) faiblement tendue, et dans le profil de leur talus extérieur une courbe plus compliquée, dont il suffit ici de dire qu'elle a sept de base pour un de hauteur. Des populations nombreuses s'endorment, en arrière de ces remparts naturels, dans une sécurité d'autant plus profonde que la puissance aveugle dont ils sont l'ouvrage les consolide par les assauts qu'elle leur livre.

Il suit de là que des épis enracinés au pied des falaises à des distances convenables les uns des autres donneraient lieu à la formation de digues concaves semblables à celles d'Étretat et de plusieurs autres coupures beaucoup moindres. La mer arracherait elle-même de leur lit de carrière les matériaux destinés à ces digues; elle les transporterait à leur nouvelle place et les y rangerait dans l'ordre de plus grande stabilité. La seule part de l'homme dans ce travail serait le premier établissement des épis et l'entretien des musoirs qui formeraient les points saillans et les appuis du feston des chaînettes. Les falaises en avant desquelles serait assis ce rempart seraient aussi bien défendues que celles de Graville, et les mêmes effets s'y produiraient : les éboulemens continueraient jusqu'à ce que les talus du terrain fussent en équilibre, et des pentes boisées se substitueraient aux escarpes blanchâtres dont la sauvage grandeur signale au loin la côte. Les navigateurs qui s'approchent ou s'éloi-

(1) La chaînette est la courbe que décrit une chaîne suspendue par ses extrémités à deux points horizontalement placés. En décrivant ces digues naturelles, il est permis de faire abstraction des chenaux dont elles sont percées pour la navigation à Fécamp, à Saint-Valery-en-Caux, à Dieppe et au Tréport. Ces chenaux sont des ouvrages d'art dont le galet reprendrait promptement possession, si les soins pris pour l'en expulser étaient suspendus. A Étretat, où l'on n'a point établi de chenal, les eaux intérieures filtrent en dessous du banc de galets.

gnent du Havre y perdraient un effet pittoresque d'une rare majesté, mais l'affranchissement de l'embouchure de la Seine mérite bien qu'on y fasse quelques sacrifices.

Les travaux dont l'objet est le plus simple et le résultat le plus sûr ne sont pas ceux dont l'étude coûte le moins de soins, et l'on en fera l'expérience quand il s'agira de tarir, dans la dégradation des falaises de Caux, une des principales sources de l'encombrement de la Seine. Le choix de l'emplacement des épis, la détermination de leurs dimensions et de celles des intervalles à laisser entre eux, la graduation de l'exécution des travaux sur les quantités de galet fournies par la côte, l'ordre de priorité à fixer, les difficultés très réelles de l'établissement d'ateliers entre la mer et le pied de précipices souvent infranchissables, mille autres questions qui ne naissent qu'à l'aspect des lieux ou à l'apparition de dangers impossibles à prévoir exigeront une force d'âme et une puissance d'observation peu communes. La nouveauté du sujet, la grandeur de la lutte, la perspective des résultats, sont faits pour animer des esprits élevés; armés des ressources actuelles de l'art de l'ingénieur, ils ne rencontreront pas d'obstacles insurmontables.

Ce qu'on sait du régime de la dégradation des falaises montre combien il reste à faire pour le connaître à fond. Osons cependant signaler, comme une preuve de l'aptitude du galet à former jusqu'aux musoirs des épis, les constructions que de pauvres pêcheurs font pour l'exercice de leur métier sur l'estran des falaises; elles rendent peu, coûtent moins encore, et, quoique submergées à chaque marée, elles résistent longtemps aux coups de la mer. La chaux hydraulique est partout sur place et prête à marier sa résistance à celle du galet. En second lieu, la falaise dont la fixation serait la plus nécessaire est incontestablement celle qui, au cap de La Hève, sert de base à deux phares dont l'abîme béant se rapproche tous les jours. Cette falaise est aussi celle où les travaux seraient les plus sûrs et les plus faciles : l'affluence des galets, plus forte que partout ailleurs, le voisinage du Havre, la disponibilité des hommes et du matériel nécessaires à la formation d'ateliers puissans, ne permettent pas de doutes sur le succès assuré à l'entreprise. Ce succès obtenu serait un acheminement vers l'exécution de conceptions plus hardies, et, restât-il isolé, un grand bien n'en serait pas moins acquis. La fixation des falaises aura cet avantage, que chaque tronçon de la ligne entière mis en état de défense atténuera un danger et donnera une garantie d'avenir à la navigation.

Si la côte du Calvados apporte aux atterrissemens de l'embouchure de la Seine un contingent beaucoup plus considérable que celui des falaises de Caux, il importe davantage de la mettre en état de défense; mais s'il fallait arrêter le mal partout où le germe en

existe, l'entreprise dépasserait les forces humaines. Elle n'aurait rien d'excessif, si l'on se bornait aux 27 kilomètres compris entre la pointe de Beuzeval et Honfleur. Donnant sur l'intérieur même du golfe, y jetant directement ses débris, ce rivage n'est probablement pas celui qui, par rapport à sa longueur, fournit le moins de matériaux à l'encombrement : les envasemens du port d'Honfleur et de l'anse de Fiquefleur, sur lesquels se dirigent les courans qui le côtoient, confirment cette présomption. Ici ce ne sont plus des galets, mais des sables qu'il s'agit de fixer; les uns et les autres sont des fluides imparfaits dont la stabilité, soumise aux mêmes lois, se calcule sur les mêmes formules, et l'expérience faite à l'estacade de Trouville contient un enseignement complet sur l'efficacité des épis pour former des talus de sable artificiels, et pour éloigner les courans d'un rivage qu'ils dégradent. Les roches qui se montrent de distance en distance au-dessous des falaises s'offrent pour la fondation des épis dont les blocs détachés adjacens seraient les matériaux, et la manière la plus sûre d'entretenir ces constructions économiques serait d'y semer des moules et des plantes marines. Les sables accumulés dans les intervalles des épis défendraient le pied des falaises, et les éboulemens, conservant désormais leurs talus, n'iraient plus alimenter les envasemens. De simples pêcheurs ont pris à Villerville, l'un des points de cette côte les plus essentiels à préserver, l'initiative de ce moyen de forcer la mer à s'imposer elle-même des barrières. Avertis par les mouvemens de l'humble falaise sur laquelle reposent leurs demeures, ils en ont armé le pied d'épis faits avec des pieux et des planches, et le galet qui se loge dans les intervalles forme déjà un glacis rassurant pour l'avenir. L'efficacité qu'ont auprès du Havre de semblables travaux pour la conservation de la plaine de Leure suffirait pour les recommander, et moins ils ont coûté sur la rive opposée, plus la puissance du principe est évidente.

La pointe de Beuzeval, où s'arrête notre course d'aujourd'hui, est un observatoire élevé de 105 mètres au-dessus de la mer, qu'il ne faut pas quitter sans profiter d'un spectacle instructif. A nos pieds est l'embouchure de la Dives; à trois lieues à droite, celle de la Touques, et à trois lieues à gauche, celle de l'Orne. A l'étale, toute la côte est unie; mais à mesure que la mer baisse, nous voyons se découvrir et s'étendre trois promontoires formés par les sables que dégorgent ces trois rivières, et nous reconnaissons l'action sous-marine que ces sables exercent sur les courans du littoral. Ils se rangent entre ces promontoires, suivant la courbe que prennent les galets dans les coupures des falaises de Caux, et il est surtout curieux d'observer comment les dunes qui se sont amoncelées entre l'Orne et la Dives ont fait à la vallée d'Auge un rempart qui se fortifie à

mesure que ses deux épaulemens se prolongent. Ces promontoires sont autant d'épis qui ne diffèrent que par les dimensions de ceux avec lesquels il faudrait arrêter la démolition des falaises, et la nature fait ici en grand ce que l'art devrait faire ailleurs en petit; elle enseigne les proportions et les effets des travaux qu'elle conseille, et montre par la stabilité même de ces travaux qu'on ne s'égare point en acceptant les formules qu'elle donne.

Les débris des falaises ne seraient pas tout ce que le système des épis enlèverait à l'encombrement de l'embouchure de la Seine : tous les sables du large qui se logeraient dans ces abris ou que retiendraient les dunes seraient enlevés au courant qui se dirige vers Honfleur, et si l'on augmentait en les boisant le volume des dunes qu'il côtoie, elles retiendraient les masses de sable que leur nudité permet aux vents de leur enlever et de rejeter à la mer.

Nous nous abusons beaucoup, ou il existe des moyens sûrs de conjurer les effets de la marche fatale des matières terreuses qui se détachent des côtes de la Basse-Normandie pour aller détériorer le plus précieux atterrage que nous possédions sur l'Océan. Si l'indication de ces moyens ne ressortait pas du régime hydraulique de la baie, il faudrait s'en défier ou plutôt leur refuser jusqu'à l'honneur d'un examen; mais s'il s'agit simplement de s'approprier les procédés par lesquels la mer répare elle-même les brèches qu'elle a faites, l'élévation du but et la certitude de l'atteindre doivent encourager les études.

On vient de voir ce que vaut Le Havre comme établissement commercial, et quels graves intérêts s'y trouvent aujourd'hui menacés. Rappeler ici les événemens militaires dont Le Havre a été le théâtre, les attaques dont il a été l'objet, les moyens employés pour les repousser, ce serait aborder un nouvel ordre de faits qui doivent être considérés à part. Les ports secondaires ouverts sur la basse Seine ont eu leur part des vicissitudes militaires du Havre, et dans une arène si limitée et si homogène, les moindres accidens de guerre exercent sur le voisinage une réaction souvent plus importante dans ses conséquences que dans son origine. D'un autre côté, les portées de la nouvelle artillerie établissent entre les défenses de lieux que l'ancienne tenait pour trop éloignés une solidarité dont nos devanciers ne pouvaient pas avoir le pressentiment. Il convient de ne pas exposer séparément des choses entre lesquelles existe une étroite connexion, et nous entrerons dans l'ordre des faits militaires quand nous aurons achevé l'exploration du pourtour de l'embouchure de la Seine.

Paris. — Imprimerie de J. CLAYE, rue Saint-Benoît, 7.

SOCIÉTÉ DU DÉPARTEMENT DE L'INDRE.

Séance du 5 mars 1855.

RAPPORT

DE

M. LE COMTE DE BONDY,

SUR L'OUVRAGE INTITULÉ

ESQUISSES PITTORESQUES

SUR

LE DÉPARTEMENT DE L'INDRE

PAR

MM. DE LA TRAMBLAIS ET DE LA VILLEGILLE

DESSINS DE M. ISIDORE MEYER.



PARIS.

IMPRIMÉ PAR E. THUNOT ET Cie,

RUE RACINE, 26, PRÈS DE L'ODÉON.

—

1855

Messieurs,

J'ai accepté fort imprudemment la tâche de vous faire un rapport sur l'important ouvrage qui vous a été présenté dans l'une de vos dernières séances, *les Esquisses pittoresques sur le département de l'Indre*, dont le texte est dû à MM. de la Tramblais, de la Villegille, Thabaud de Linetière, et les dessins à M. Isidore Meyer. Si j'avais consulté mes forces, et moins méconnu mon insuffisance, j'aurais laissé à d'autres un travail qui réclamait une plume plus exercée en ce genre et une connaissance plus intime de notre histoire berrichonne. Mais je me suis laissé séduire, je l'avoue, par l'occasion qui m'était offerte d'être auprès de nos savants collègues l'interprète des sentiments de la Société de l'Indre pour l'idée comme pour l'exécution de l'œuvre qu'ils ont réalisée.

C'est en effet une grande pensée que celle qui nous a donné ce bon et beau livre ; elle ne pouvait naître que dans l'esprit d'un homme qui avait consacré tant d'années de sa vie à l'administration du département de l'Indre et qui en connaissait l'histoire, l'archéologie, les richesses artistiques, aussi bien que les intérêts matériels. Mais pour que cette pensée, une fois conçue, pût atteindre son noble but, il fallait une persévérance que l'on ne rencontre, disons-le, que chez les vrais amis de la science et de l'art. Il a fallu, en outre, pour la mettre au jour, d'habiles collaborateurs, car ce ne pouvait être l'œuvre d'un seul. Aussi, quoique M. de la Tramblais y ait pris la plus grande part (sur vingt-

sept articles historiques il en a écrit vingt), devons-nous adresser nos remercîments à M. de la Villegille, auteur de plusieurs notices très-remarquables, et à M. Thabaud de Linetière, qui nous a raconté, avec une complaisance de compatriote, l'histoire d'Issoudun. En lisant cet article, plein d'intérêt et d'érudition, on serait tenté de rendre grâce au Dieu qui fit à l'homme politique des loisirs qu'il sait dignement employer.

La modestie des auteurs a déguisé sous l'humble titre d'*Esquisses pittoresques* une véritable histoire archéologique du département de l'Indre, écrite avec ce charme qui ressort des vieilles chroniques et des légendes populaires; et pour venir au secours de notre futilité, cette histoire est illustrée d'une foule de dessins qui la rendent aussi amusante qu'utile. C'est à mettre les plus frivoles en goût d'une science ardue par-dessus toutes; car, au bout du volume, les plus ignorants s'imaginent savoir quelque chose, tant ils ont pris plaisir à cette leçon d'archéologie, semée de mille détails gracieux et dramatiques. Rien de plus patriotique que cette œuvre : éveillant notre curiosité par de séduisantes images, elle nous amène à lire un premier récit des temps passés, puis un autre, à admirer quelques antiques restes du moyen âge, et, soutenant sans cesse notre attention, elle nous entraîne jusqu'à la fin, sur les pas du narrateur, à travers des siècles que nous qualifions de barbares, et à qui cependant nous devons notre nationalité française, le peu d'institutions libres qui nous restent et nos plus admirables monuments. Depuis quelques années il s'est produit chez nous une réaction en faveur de ces temps si méconnus, si injustement méprisés, sorte de protestation contre l'outrecuidance des novateurs qui prétendent toujours faire dater l'histoire, le bonheur, la gloire de leur patrie du jour où ils sont nés au pouvoir, comme si cette grande et noble France n'avait pas d'ancêtres.

Saint-Just a bien osé dire : *Le monde est vide depuis les Romains !*

L'art tout français de l'architecture que l'on appelle gothique, plus par ironie qu'à juste titre, cet art qui date du XIe siècle, et qui, maître du terrain sous Philippe-Auguste, fleurit pendant cinq cents ans, depuis ses premiers débuts jusqu'à sa déchéance, a reconquis son rang dans le pays qui l'avait vu naître et dont il avait fait si longtemps la gloire. Mais la première idée des *Esquisses pittoresques* a devancé cette réaction, et c'est à nos yeux un mérite de plus. Si les difficultés de l'exécution matérielle, si tant d'obstacles, une révolution même, en sont venus traverser et retarder la publication, depuis longtemps la majeure partie de l'ouvrage était accomplie. M. Raynal, en écrivant sa belle et savante histoire du Berri, n'a pas manqué d'en profiter et de rendre justice à son devancier. « Je regrette vivement, dit-il, que cette publication faite » avec tant de soin et d'intelligence, et qui contient de si » précieux renseignements, ne soit pas achevée. Il y aurait » peut-être de l'indiscrétion à nommer ici le modeste et » savant auteur du texte (M. de la Tramblais était seul » alors), mais on peut du moins rendre justice au talent » de M. Meyer, chargé de l'exécution des dessins. » Nous devons peut-être à l'exemple donné par M. de la Tramblais les intéressantes chroniques de M. Just Veilhat : *Denise de Déols*, *Aliénor de Gargilesse et les huguenots d'Issoudun*.

Ces œuvres historiques ont chacune leur valeur particulière, inhérente à leur forme. Celle de M. Raynal embrasse tout le Berri, tour à tour *province*, *comté*, *duché;* c'est une histoire générale où la politique joue un trop grand rôle pour qu'il nous fût permis d'en rendre compte ici convenablement. Les Berrichons qui tiendront à connaître la place qu'ont occupée leurs pères dans l'histoire de la France, liront les quatre volumes de M. Raynal, et leur

cœur battra plus d'une fois à la vue des déchirements qu'a éprouvés notre province, française et royale depuis l'an 1095, c'est-à-dire depuis 760 ans, et toujours fidèle de cœur à ses rois, tout en subissant maintes fois la domination anglaise. Un de nos collègues à la plume exercée vous parlera des œuvres de M. Veilhat, de ces charmantes études de l'ancien temps où le drame est appelé au secours de l'histoire. Je ne veux que confondre dans un même éloge ces compositions qui ont pour but et pour effet d'éveiller les esprits, d'émouvoir les cœurs, d'ouvrir les âmes à l'amour du pays. Patriotisme de clocher tant qu'on voudra; quant à moi, je tiens pour bon, moral et sacré, ce culte des souvenirs du village ou du hameau. C'est l'esprit de famille étendu à la commune, et, de proche en proche, au département, à la patrie. Qui n'a pas le sentiment filial pourra servir son pays par ambition, jamais par dévouement.

Peu de départements, sans doute, sont aussi riches que le nôtre en souvenirs historiques de toute nature. C'est ce que nos auteurs nous annoncent ainsi dans leur avant-propos : « Le département de l'Indre, formé de cette » ancienne portion de la province de Berri qui portait le » nom de bas Berri, présente, en raison de sa position » géographique, un intérêt tout particulier. Placé sur la » frontière de l'Aquitaine, enclavé entre le comté de Blois, » la Touraine, le Poitou et la Marche, son territoire s'est » trouvé fatalement exposé aux fâcheuses conséquences » d'un semblable voisinage. Durant bien des siècles, le bas » Berri a été comme un théâtre prédestiné à ces luttes sanglantes au milieu desquelles s'est développée et consolidée la nationalité française. Aussi les souvenirs historiques s'y rencontrent-ils à chaque pas, soit qu'ils » remontent à l'époque reculée où Pépin s'avançait à la » conquête de l'Aquitaine, soit qu'ils appartiennent aux

» temps où la France cherchait à refouler la domination » anglaise, soit enfin qu'ils rappellent seulement les guerres » de religion, les discordes intestines de la ligue ou de la » Fronde. Les monuments de toutes les époques, gaulois, » celtiques, romains et du moyen âge abondent également » sur le sol du département. »

Je vous en donnerai tout de suite une idée en vous disant que l'ouvrage contient une trentaine de grands dessins, et plus de trois cent cinquante vignettes, représentant châteaux, églises, édifices publics, maisons, tombeaux, tombelles, dolmens, croix, lampadères, sceaux et armoiries. On ne saurait compter les vignettes qui nous font connaître une foule d'ornements, de vitraux, de facsimile et de curieux détails d'architecture. Tout cela exécuté avec une habileté et un soin remarquables par M. Meyer. Vingt-sept notices, toutes plus intéressantes les unes que les autres, composent le texte de l'ouvrage.

C'est ici le lieu de vous faire apprécier les difficultés matérielles d'exécution que M. Migné a heureusement surmontées. Il a fallu, en effet, deux impressions l'une après l'autre, en lithographie d'abord et ensuite en typographie. Or cette dernière exigeait une extrême précision pour faire tomber exactement non-seulement le texte, mais les petites notes éparses intercalées dans les vignettes des encadrements. La réussite d'une si délicate opération est un tour d'adresse typographique et fait honneur aux presses de notre chef-lieu. C'est donc à bon droit que M. Migné a été mentionné à l'exposition de 1844 et que la Société de l'Indre lui a décerné le titre de membre correspondant.

De tant d'efforts unis dans une pensée toute patriotique et plus que désintéressée, il est résulté un très-bel ouvrage, exécuté à Châteauroux avec des ressources exclusivement départementales. Il y a peu d'exemples de ce genre. Je n'en connais qu'un, l'*Ancien Bourbonnais*, par M. Achille Allier,

conçu et annoncé dans des proportions gigantesques, mais dont l'exécution ne paraît pas avoir tenu tout ce qu'en promettait le magnifique prospectus. Il s'agissait de deux volumes in-folio, format incommode, au prix peu accessible de 150 fr.

Lorsqu'en parcourant les *Esquisses pittoresques*, on reporte ses regards sur la carte de l'Indre pour y chercher la situation des châteaux du moyen âge dont les dessins nous sont donnés, on est frappé de l'agglomération de ces forteresses dans la partie méridionale du département. Ainsi, au sud d'une ligne médiane passant par Issoudun, Châteauroux, Buzançais et Châtillon, quatre villes fortifiées, entre lesquelles se trouvent encore les châteaux de Diors, de Sainte-Fauste, de Villedieu (rasé en 1287), de Chamousseau, d'Argy, de Palluau, on peut compter une soixantaine de châteaux forts; et si l'on excepte quelques positions détachées, reliant la masse d'un côté à Issoudun et Châteauroux, de l'autre à Buzançais et Châtillon, en dominant la Brenne, il reste environ cinquante forteresses situées dans une zone resserrée entre l'Indre, la Bouzane, la Creuse et la limite du département.

Ce fait s'explique par deux raisons : d'abord il résulte des recherches auxquelles s'est livré M. Raynal et que je n'essayerai pas même d'analyser ici, que la délimitation actuelle de notre département, au sud, est sensiblement identique avec la circonscription du moyen âge et très-probablement même avec la circonscription romaine. Voici, en effet, le résumé de la savante discussion de M. Raynal :

« Ainsi, la circonscription romaine est probablement identique à celle qu'avaient tracée les Bituriges indépendants. » Elle-même a donné naissance à la circonscription ecclésiastique ou diocésaine et au comté des deux premières » races.

» A son tour, la circonscription, résultat de l'organisation

» féodale, se confond avec les limites du duché de Berri, du » bailliage et du gouvernement général, c'est-à-dire qu'elle » est adoptée par la royauté toutes les fois que celle-ci con- » serve son caractère féodal et que le roi se pose comme » suzerain, comme justicier et comme chef militaire.

» Enfin, la royauté elle-même, dépouillant peu à peu sa » nature primitive pour s'élever à d'autres destinées, aspire » à instituer sur la face du pays une sorte de centralisation, » d'abord financière, plus tard administrative. Sous ce rap- » port elle établit une autre circonscription dont les élections » sont la base et le germe, les *généralités*, division financière » qui engendre les *départements* ou *intendances*, division » principalement administrative.

» La circonscription de la maréchaussée se rattache natu- » rellement à la circonscription féodale : il s'agit de la force » armée. »

C'est donc sur ce terrain frontière, bordant primitivement la limite des deux Aquitaines au IVe siècle, plus tard celle du Berri, de la Marche et du Poitou, qu'ont dû passer et repasser les invasions et les défenseurs du sol envahi; c'est là que, durant quatre cents ans, se sont livrés mille combats de détails, entre deux grandes nations de tout temps ennemies, et dont l'*entente cordiale* n'est pas le moins étonnant des événements modernes.

En montant sur le trône (1422) Charles VII se voyait dérisoirement qualifié de roi de Bourges; en effet, le Berri formait alors le noyau de son mince royaume, si réduit par les malheurs du règne précédent, et ce fut la base de ses opérations militaires quand il alla reconquérir la France sur les Anglais, une fois pour toutes.

Ensuite, cette partie de notre département qu'on appelle le *Boichau* (Bocagium, Bochetus, Boichetus, etc.), sillonnée de vallées étroites, de rivières aux bords escarpés et rocheux, présente, plus que toute autre, les positions élevées,

dominantes, inaccessibles, que l'on recherchait pour les établissements militaires jusqu'à l'invention de l'artillerie, vers le milieu du XIV[e] siècle. Avant ce terrible moyen de destruction, qui les résume tous et décide maintenant presque exclusivement du sort des combats, le système de l'attaque et de la défense des forteresses était tout autre qu'aujourd'hui. L'assiégeant employait des engins que les Romains avaient apportés dans la conquête des Gaules ; c'étaient :

Le bélier (*mouton* en langue d'oil, *bosson* dans celle d'oc) pour battre les murailles de près, à coups redoublés, les démolir, et faire brèche.

Les *baffraiz*, beffrois roulants en bois (*tours roulantes* des Romains), que l'on s'efforçait de faire plus hauts que les remparts de la place. Après avoir peu à peu et à grand'-peine comblé le fossé, l'assiégeant faisait rouler cette énorme machine jusqu'aux murailles, et alors s'engageait un combat corps à corps.

Le *trébuchet* à fronde (la *catapulte* ancienne), avec lequel on lançait des pierres énormes, ou des barils remplis de matières incendiaires.

Pour combler le fossé et s'approcher de la place afin de faire agir le mouton ou de saper le rempart, l'assiégeant établissait des *chats*, *gats* ou *gates*, sortes de galeries en bois, couvertes de mairains, de fer et de peaux fraîches, comme les beffrois roulants. Les Romains employaient une galerie mobile nommée *musculus*.

La sape ou la mine consistait à démolir avec le pic-hoyau le pied des murs ou même les fondations. Les mineurs étançonnaient la partie supérieure pendant le travail, puis ils mettaient le feux aux étançons, et la muraille tombait.

Toutes les opérations du siége étaient protégées par les archers et arbalétriers qui, abrités derrière des *mantelets* roulants, tiraient sur les assiégés par une meurtrière (dite

archère) pratiquée au milieu de ces écrans en bois. (Nous retrouvons là le *pluteus* des Romains.)

En présence de ces moyens d'attaque, la défense devait d'abord chercher à empêcher l'ennemi d'approcher des remparts et de les saper par la base. Quelques ouvrages avancés appelés *barbacanes;* des fossés larges et profonds, souvent garnis de palissades sur la crête extérieure; des constructions en bois, dites bretèches (*castella lignea*), dressées en arrière des brèches faites aux premières enceintes; des trébuchets à fronde établis sur les remparts; des archers et arbalétriers postés aux créneaux derrière des portières en bois, roulant à volonté sur un axe horizontal, pour accabler au loin l'assaillant de pierres, de matières enflammées, de *sagettes* et de *carreaux;* et, ce qui protégeait le mieux l'assiégé contre la sape des mineurs, contre l'approche du mouton ou des beffrois roulants, ainsi que contre les atteintes des sagettes et des carreaux, une position dominante, des murailles hautes et épaisses, assises sur le roc; telles étaient les premières ressources que la défense pouvait tirer de la situation des lieux, de son adresse et de son courage.

Mais si, malgré tant d'obstacles, l'ennemi parvenait au pied des remparts, il se trouvait alors exposé à tous les genres de projectiles que l'assiégé faisait pleuvoir sur lui par les *machicoulis*, ces galeries saillantes qui couronnaient le sommet des murailles. Elles furent d'abord construites en bois, leur plancher étant supporté par des poutres qui sortaient du mur; c'est ce qu'on appelait des *hourds*. Plus tard les poutres de soutien furent remplacées par des corbeaux en pierre, et un mur très-mince en parpaing fut substitué à la cloison de planches qui abritait les défenseurs. Des tours percées de meurtrières, du haut en bas, défendaient les courtines, parties droites des remparts, qui se trouvaient ainsi doublement flanquées, c'est-à-dire qu'ainsi l'assaillant

était accablé sur ses flancs d'une grêle de projectiles croisés. Dans les encoignures des tours et au-dessous des fenêtres des donjons on rencontre des portions de machicoulis que l'on nomme des *moucharabys*. Afin de rendre la sape inutile, on avait fini par conduire la maçonnerie inférieure très-profondément au-dessous du fond des fossés et construire là des salles souterraines. Si l'assiégeant y pénétrait par la mine, il y était écrasé par des pierres, inondé par des liquides bouillants, ou asphyxié par des cendres, du soufre et du charbon enflammé que l'assiégé précipitait sur lui par des conduits creusés dans l'épaisseur des murs.

Enfin, après la prise par l'ennemi des diverses enceintes de la place, successivement disputées, une dernière chance de salut restait à la défense : le donjon. C'était le cœur de la forteresse; masse énorme, carrée, défendue par toutes les ressources de l'art, flanquée à ses quatre angles de tours, ou tout au moins d'échauguettes (tourelles supportées par des culs-de-lampe). Cette citadelle recevait dans son sein les vaillants restes de la garnison. On n'y pénétrait qu'au moyen d'une échelle, par une porte toujours située à 20 ou 30 pieds du sol. Dans cet asile formidable, l'assiégé pouvait encore résister longtemps ou faire payer cher à l'assiégeant la victoire.

C'est ainsi que la défense, alors supérieure à l'attaque, se pouvait prolonger indéfiniment, dans une lutte pied à pied. Il n'était pas rare de voir une bicoque, avec une garnison déterminée et bien approvisionnée, résister pendant des mois entiers à une armée nombreuse et aguerrie. Aujourd'hui, grâce à l'artillerie et à la science du génie militaire, on connaît le nombre de jours nécessaire pour prendre telle ou telle place forte de l'Europe. D'où le dicton français : *place attaquée*, *place prise*.

Le système de fortifications si bien établi et si méthodiquement combiné de 1300 à 1400, fut singulièrement dé-

rangé par l'intervention des bouches à feu dans les siéges. Aussi les tâtonnements de transformation commencent-ils à partir de cette époque. Mais telle était la force des traditions féodales qu'on ne pouvait rompre brusquement avec elles et qu'on y persistait par routine. C'est pourquoi nous voyons, longtemps encore et jusque pendant le XVIe siècle, employer les machicoulis, quoique ce fût une défense nulle devant du canon. Il semble que ce soit alors une sorte de symbole de l'antique puissance féodale du manoir. Passé ce temps, ce n'est plus qu'un ornement d'architecture, accepté par la renaissance italienne, ou une réminiscence historique.

Je vous demande bien pardon, messieurs, d'une si longue digression sur la fortification du moyen âge; mais je voulais rendre un instant la vie militaire à ces vieux donjons, longtemps si fiers et si formidables, aujourd'hui tombés à l'état de curiosités archéologiques. Je me hâte de parcourir maintenant avec vous les *Esquisses pittoresques*, et je veux être sobre de citations pour ne pas déflorer le plaisir extrême que vous éprouverez à lire vous-mêmes tout l'ouvrage.

Les deux premières notices qui s'offrent à nous sont celles de Châteauroux et de Déols, l'ancien château de Raoul le Large, prince de Déols, qui l'établit vers le milieu du Xe siècle, et l'antique capitale de la principauté déoloise qui s'étendait des rives du Cher à celles de l'Anglin et de la Gardempe. Pourquoi faut-il qu'au début de notre examen, nous ayons à déplorer les actes du vandalisme de tous les temps, et notamment du nôtre? Car, que les invasions de barbares, des Visigoths au Ve siècle, des Arabes au VIIIe, des Normands au IXe et des Madgyars au Xe; que les luttes acharnées de la France et de l'Angleterre auxquelles notre Berri a toujours été mêlé durant quatre siècles; que les Cottereaux, les Routiers, les Jacques et les grandes compagnies; que nos guerres de religion et nos guerres civiles, qui ont aussi ensanglanté notre sol; que les sacriléges révo-

lutionnaires; que toutes ces fureurs de brigands, de dévastateurs et de fanatiques aient laissé de cruelles traces de leur passage sur nos plus respectables monuments, on comprend ces ravages tout en les détestant. On conçoit aussi le vandalisme de l'ignorance et celui de la spéculation, qui ne respecte rien. Mais que de nos jours, sous des magistrats sans contredit intelligents et distingués, le gouvernement ait vendu comme démolitions les restes de la magnifique église byzantine de Déols, pour y faire passer la route actuelle d'Issoudun; qu'un architecte départemental ait pu remplacer l'antique manoir des princes de Déols, portant le cachet du XIIIe siècle et de la renaissance, par une construction d'un style sans nom, d'une architecture officielle à l'usage des préfectures, des tribunaux et des hôtels de ville de toute la France: voilà qui désole les amis de l'art et de l'histoire. Puisqu'on était en si belle humeur de démolir, que ne rasait-on aussi le donjon de Raoul Ier, d'André de Chauvigny, où mourut la veuve du grand Condé, et le clocher de Déols, qui demeurent debout comme pour faire regretter ce qui n'est plus et comme des témoins de la barbarie du XIXe siècle. C'est ce que n'aurait pas manqué de faire un ingénieur-architecte de la préfecture de l'Yonne, qui voulait abattre en entier le magnifique palais des évêques d'Auxerre des XIIe et XIIIe siècles, pour mettre à la place un bel édifice bien blanc dans le goût de la préfecture de l'Indre; j'arrivai à temps, en 1833, pour arrêter son bras de vandale. Ah! je reconnais qu'il est plus facile de démolir que de restaurer; cela dispense de savoir. Heureusement, depuis quelques années, cette manie de détruire, cette archéologie d'entrepreneurs de maçonnerie se sont arrêtées devant la science et le goût, qui ont pris le dessus. Nous voyons même dans notre pays quelques restaurations faites par des propriétaires intelligents à de vieux manoirs du moyen âge ou de la renaissance. J'aime à citer les tra-

vaux de M. de Villeneuve, à Roche; de M. de Poix, à Chabenet, et de M. Simons, au Magnet.

Quelques doutes peuvent être élevés sur l'époque précise de la construction du clocher de Déols. M. Raynal avance avec hésitation que cette flèche aiguë, aux quatre clochetons angulaires, pourrait bien ne remonter qu'aux premières années du XIII[e] siècle; car l'ancien clocher tomba en 1210, et la chronique de Déols nous apprend, comme une sorte de miracle, qu'un paon, qui en avait fait sa demeure habituelle, fut retrouvé vivant, trois jours après, au milieu des décombres. Or le plein cintre qui distingue toutes les ouvertures et arcatures de ce monument, semble en reporter l'érection à un siècle en arrière. Mais il est constaté que cette forme d'arc, remplacée dans la province de l'Ile-de-France par l'ogive, dès le commencement du XII[e] siècle, a persisté en Poitou pendant près de cent ans encore, et n'a cédé la place au style ogival, en Limousin, que dans le courant du XIII[e] siècle. D'ailleurs, après l'adoption de l'ogive dans la construction des voûtes, on conserva longtemps le plein cintre pour les ouvertures. D'après ces données, il est donc parfaitement admissible que le clocher de Déols ait pu être construit avec l'arc plein ceintre, après l'accident de 1210.

Au surplus, rien n'est plus délicat que d'assigner une époque précise à la construction des églises, et je ne compte pas entreprendre ici sur ce sujet une dissertation archéologique dont je me tirerais fort mal. Nous ne manquons pas de savants collègues qui pourraient se livrer avec succès à la solution de ces intéressants problèmes.

Je quitte Déols sans parler des princes de ce nom ni de l'illustre famille de Chauvigny. — Que pourrait-on dire après M. Veilhat? — Sans parler non plus du tombeau de saint Ludre, dont les sculptures ont été l'objet de savantes dissertations. Vous aurez à admirer ici un premier échantillon

de la finesse du crayon de M. Meyer; vous en retrouverez à chaque page, dans le cours des *Esquisses*, notamment dans les arbres de Jessé à Issoudun, et dans les détails des églises de Gargilesse et de Mézières.

Aux environs de Châteauroux, nous rencontrons d'abord le beau château de Villegongis, dont la renaissance a orné les grosses tours de machicoulis pacifiques. Le château de Sarzay, que vous verrez plus loin, avait une figure autrement guerrière, et il me semble que si je m'appelais Barbançois, je serais fier d'embellir cette forteresse, en adoucissant un peu son air rébarbatif.

Nous possédons peu de châteaux renaissance. Après Villegongis, nous n'avons que le charmant château d'Ars et celui d'Azay-le-Ferron, qui ont chacun une tour de l'ancien temps; ceux de Lalande, du Magnet, de Roche et de l'Isle-Savary, lesquels sont tout au moins bien voisins de cette époque brillante; le château de Veuil et les portiques de celui d'Argy. Mais le chef-d'œuvre du XVI[e] siècle dans l'Indre, c'est Valençay. Aussi la description et l'histoire de ce magnifique château, royale prison durant plusieurs années, occupent elles toute une notice de notre livre.

Nous voici à Vatan; arrêtons-nous un instant devant des saints vénérés, saint Laurian et saint Clair.

Les satellites du roi goth Totila atteignent saint Laurian et lui tranchent la tête. Alors le saint se relève et présentant sa tête aux bourreaux épouvantés : Ne fuyez pas, leur dit-il, et portez cette offrande à votre roi. Ils s'inclinent alors, reçoivent respectueusement la tête précieuse des mains du martyr et l'emportent à Séville, où elle est vénérée comme une sainte relique. Cependant le corps de saint Laurian était resté étendu sur la terre; deux ours, sortant du bois voisin, viennent le garder jusqu'à ce que l'évêque d'Orléans, averti en songe, arrive pour lui donner la sépulture à Vatan.

Une fontaine se trouvait dans un caveau, sous le chapitre, au bout de la chapelle Saint-Clair. Le jour de sa fête, on y exposait une figure du saint, et chacun se lavait les yeux avec l'eau de la fontaine, puis on ôtait la tête du saint de dessus ses épaules pour la baiser; cette dévotion attirait un concours extraordinaire et produisait, il y a un siècle, au moins quarante écus au chapitre. Depuis, la fontaine a a été ouverte dans l'église, la dévotion continue, et l'on s'y rend de plus de dix lieues à la ronde.

Si la ville de Vatan honorait les saints, elle fêtait aussi le mardi gras. Vers 1500, un revenu de 200 livres était affecté *à la charité du lard*, distribution faite aux pauvres, ce jour-là, de la viande de plusieurs porcs que l'on salait; le plus beau morceau était porté en pompe au seigneur. Cette vieille coutume descendait sans doute des Gaulois, particulièrement des Bituriges, qui ornaient leur monnaie de l'effigie du porc, honorant ainsi cet animal utile, multiplié à l'infini, dit M. Raynal, dans les forêts de la Gaule, et qui était devenu pour ses habitants l'objet d'un commerce si étendu et la source d'immenses richesses. *Quantùm mutatus ab illo!* Nous continuons de tirer un grand profit de cet excellent quadrupède, mais sans le couler en bronze; il est vrai que nous ne battons pas monnaie.

Le château de la Ferté-Reuilly ne date que de 1659. Le duc de Vitry avait vendu l'ancien domaine moyennant 84,000 livres et *cent louis d'or pour la chaîne de madame la duchesse.* On voit que dès ce temps-là les dames ne dédaignaient pas les *épingles.*

A Issoudun, je saisis comme une bonne fortune l'occasion de trouver les savants en faute, car M. Thabaud de Linetière n'est pas le seul qui ait commis celle-ci; il est en compagnie de M. Raynal. A propos de la grosse tour, il dit : « Une circonstance particulière de cette tour, c'est que sa » forme, cylindrique dans presque tout son contour, pro-

» jette au nord-est un angle saillant qui donne à sa coupe » horizontale la forme d'un cœur : par une coïncidence » remarquable, la même figure se retrouve dans le célèbre » donjon de Château-Gaillard, l'œuvre et l'orgueil de Ri- » chard Cœur de Lion. Ne doit-on pas reconnaître à cette » identité de forme de deux donjons contemporains appar- » tenant au même prince, l'intention qu'eut l'architecte » d'exprimer emblématiquement, selon l'usage du temps, » le glorieux souvenir de son maître? »

C'est dommage de réfuter cette allusion séduisante qui flatte l'imagination, mais ce n'est qu'une erreur. Bien d'autres forteresses offrent des tours du même genre; je citerai les tours de Carcassonne du commencement du XIIe siècle, tout à fait semblables à celle d'Issoudun, le château de Loches et les portes de Provins. Cette forme était un perfectionnement de la défense. Ce bec saillant avait plusieurs avantages : D'abord il augmentait la force de résistance de la maçonnerie de la tour au point où l'on pouvait tenter de l'ébranler avec le mouton, ou de la saper; ensuite il défendait mieux les courtines, en allongeant les flancs des tours, et ne permettait plus aux mineurs de l'assiégeant de se loger aux pied de la tour dans un angle *mort*, qui ne fût pas battu par les hourds des courtines. Il y a dans cette forme angulaire quelque chose du bastion moderne.

D'Issoudun à la Châtre, j'aurais beau jeu si je voulais multiplier les citations, car je trouve les églises de Chouday, de Segry, de la Berthenoux, dont les arcs plein-cintre indiquent l'antiquité; là aussi commence cette série de vieux châteaux forts, presque tous debout, quelques-uns en ruines, dont chacun mériterait une mention particulière; mais j'ai hâte d'arriver au terme d'un voyage qui déjà vous fatigue assurément, et je vois les richesses archéologiques encombrer encore le chemin devant moi. Vous me repro-

cheriez cependant de ne vous avoir point signalé les *mardelles*, vastes excavations régulièrement arrondies qui abondent dans ces parages, et surtout la mardelle de Sainte-Fauste, où les reliques de cette vierge martyre ont été s'ensevelir d'elles-mêmes. Ceux d'entre vous qui ont des douleurs à faire guérir n'ont qu'à accomplir un pèlerinage au pied de la croix, qui désigne la *mardelle sainte*. Mais je les avertis que ce pèlerinage doit être exécuté à jeun, le vendredi, et pendant trois semaines. Il faut, en outre, déposer un sou sur une pierre, près de la croix, se rendre ensuite à l'église du bourg de Sainte-Fauste, et y faire brûler un cierge devant la statue de la patronne.

De la Châtre, permettez-moi de ne vous rapporter que les termes touchants par leur naïveté du testament de Thierry Papot, en 1494 :

« Sain de pencée, de liberté de corps et non perturbé » d'aucune infirmité, voulant et désirant le salut de ma » povre âme, pour le voiage que je prétens faire à la con- » queste du royaume de Naples que le Roy nostre sire a » entrepris faire et duquel voiage je ne sçay si je retourne- » rai...., premièrement je renonce à Sathain et à toutes ses » pompes et compaignies, je adorre ung Dieu en trinité et » en tripple unité... qu'il lui plaise pardonner à ma povre » âme et la prandre et colloquer en son saint Paradis.... » Pour ce faire je donne cinquante solz tournoys de rante » perpétuelle, etc. »

Voici le château de la Motte-Feuilly d'antique et douloureuse mémoire. La tour porte encore, sur ses corbeaux en pierre formant machicoulis, ces hourds en bois qui datent des premiers siècles du moyen âge. Le château de Bouesse, près Neuvy, est le seul avec celui-ci qui reproduise ce moyen de défense primitif. C'est à la Motte-Feuilly que se retira et mourut, en 1514, Charlotte d'Albret, duchesse de Valentinois, épouse infortunée de César Borgia. Vos cœurs

seront touchés, messieurs, quand vous lirez le récit que vous fait M. de la Tramblais des malheurs de cette princesse. Cette notice est palpitante d'intérêt.

« Autrefois Sainte-Sévère montrait de loin l'orgueil de » ses fiers donjons et de ses triples murailles, » dit l'auteur de la *Gaule poétique.* Les Anglais l'occupaient en 1372, lorsque Dugueslin vint en faire le siége. Si vous voulez savoir avec quelle intrépidité se battaient les abbés de ce temps-là, voyez les hauts faits de l'abbé de Malepaye en cette affaire. C'est à lui que le roi Charles V dut la prise de cette place réputée imprenable. Vous apprendrez, dans cette notice, comment Dugueslin traitait les transfuges; il les *fit très-bien lier et accoupler, et furent tous exécutés de pendre.*

Je ne saurais passer par Aigurande et Cluis, sans vous signaler trois vignettes intéressantes entre toutes : 1° l'église de Lourdoueix-Saint-Michel, munie à sa face antérieure d'un moucharaby, et à ses deux angles d'échauguettes avec mâchicoulis. Les églises fortifiées ne sont pas très-communes en France; celle-ci est la seule du département de l'Indre. 2° Le château de Plaix-Jolliet, qui ne serait autre que celui de la Roche-Mauprat. 3° Enfin le beau Dolmen de Montchevrier.

Neuvy-Saint-Sépulcre tire son surnom de son église qui fut construite sur le plan de celle du saint sépulcre de Jérusalem. Les chroniques en placent la fondation en 1045 ou même 1042. On serait tenté de contester une telle ancienneté à cette église, précisément à cause de son titre, en la considérant comme un souvenir de la première croisade, laquelle ne fut terminée qu'en 1100. Mais la question d'Orient (qui dure encore) préoccupait le monde chrétien bien avant qu'il se levât en masse pour se ruer sur les infidèles. Seulement cette affaire, alors vraiment et purement chrétienne, ne poussait encore que quelques hommes pieux à de dangereux

pèlerinages. Eudes de Déols, après avoir fait plusieurs voyages à Rome, accomplit son pèlerinage aux lieux saints dès 1027. L'Église de Neuvy-Saint-Sépulcre fut donc très-probablement construite en souvenir de cette pieuse expédition. M. de la Villegille nous donne une remarquable description de cet antique monument.

C'est au même auteur que nous devons celles de Gargilesse et de Châteaubrun. Ces deux manoirs féodaux réunis dans la main puissante des Naillac au moyen âge, et dans une commune notice par M. de la Villegille, l'ont été aussi par une plume charmante, orgueil de notre bocage berrichon, dans *le Péché de M. Antoine*. Plût à Dieu que cette fiction eût été vraie et que les millions prodigués par le romancier à la jolie héritière du dernier des Châteaubrun eussent relevé les murs de leur belle forteresse! Mais, hélas! la vieille *Janille* qui nous montrait encore ces ruines imposantes il y a quelques mois, n'y est même plus. Ce qui avait échappé au vandalisme du maçon entrepreneur en 1817, marches d'escalier, corbeaux de mâchicoulis, cheminées admirablement sculptées, tout achève de passer en moellons piqués et en pierre à chaux.

L'église de Gargilesse, rare bijou du XIe siècle, a eu le bonheur d'être traitée en monument historique, et comme tel, parfaitement restaurée. Nos archéologues prétendent que le tombeau qu'on y remarque est celui de Guillaume de Naillac, sous le spécieux prétexte que l'inscription le porte ainsi. Nos campagnards berrichons, qui se moquent des inscriptions et de la science, savent bien que là est toujours saint Greluchon qui guérit les femmes de la stérilité, comme saint Ludre à Déols et saint Phallier à Chabris; au moins le nom de ce dernier donnerait-il quelque garantie à cet égard.

Vous ne résisterez pas plus que moi, messieurs, au désir de visiter, si vous ne l'avez déjà fait, ces lieux sauvages et

pittoresques où la Creuse commence à arroser notre département, et une fois engagés dans cette ravissante expédition entre ces coteaux escarpés et rocheux, couronnés d'anciens châteaux forts, vous serez bientôt entraînés par les charmes de l'une des plus belles vallées de France, par Argenton et le Blanc jusqu'à l'abbaye de Fontgombault. Des sites enchanteurs se dérouleront à chaque pas devant vous, et vous passerez sans danger sous les feux éteints de douze forteresses jadis redoutables. Les bords de la Bouzane vous offriraient aussi mille points de vue délicieusement variés et un grand nombre de vieux donjons, parmi lesquels il faudrait remarquer ceux de Mazières et de Prunget qui sont peut-être d'origine normande. Vous aurez maintenant à Chabenet le spectacle imposant et curieux du viaduc et du château féodal, son aîné de six siècles au moins, qui se regardent étonnés de se trouver ainsi réunis.

Si la curiosité du touriste vous conduit dans la vallée de l'Anglin, je vous recommande Château-Guillaume, cet antique manoir des La Trémouille; c'est un des plus beaux restes qu'on puisse voir en ce genre.

Les amateurs de monuments celtiques devront aller explorer les environs accidentés de Saint-Benoît-du-Sault, *villa de Saltu*, tout simplement *Saint-Benoît du bois*. Le nom de Portefeuille, donné au ruisseau qui arrose ces lieux, n'indique-t-il pas bien qu'il coulait jadis au milieu des bois? N'est-ce pas le mystère des forêts que recherchait le culte druidique? Je ne jurerais pourtant pas sur ma tête que la pierre de la *Croix des Rendes* fût bien un *menhir*. Quelquefois, on a considéré comme monuments religieux de grandes bornes en pierre, d'origine celtique ou gallo-romaine. Je connais, dans l'Yonne, une sorte de *menhir* qui s'est trouvé, après mûr examen, n'être qu'une borne de cette dernière période. Je dis ceci bien timidement, connaissant la sagacité consciencieuse de M. de la Tramblais en archéologie, et

seulement à titre d'avertissement aux demi-savants comme moi.

Dans ces parages, la vieille tour de Brosse, en ruine, vous offre les débris de l'une des plus puissantes forteresses de notre frontière, et Chazelet un château féodal des mieux conservés.

Si je me tais, messieurs, sur la ville du Blanc, l'abbaye de Fontgombault, et sur tant de beautés et de souvenirs intéressants que présente cet arrondissement, ce n'est pas qu'une fausse pudeur m'empêche de louer mon clocher; mais que dire après M. de la Tramblais? N'avez-vous pas aussi une notice élégante et complète sur la fameuse abbaye de Pierre des Étoiles, par M. de Chergé?

Je vous demande cependant la permission de vous ennuyer encore quelques instants pour vous parler de la Brenne. Oh! je sais que cette pauvre contrée vous fait entendre un peu souvent sa voix suppliante. Que voulez-vous? elle souffre, elle se plaint. Elle manque de mille choses, elle les demande. Lui répondrez-vous comme le cœur dur au mendiant qui l'implore en grelottant : Je n'ai pas de monnaie. Non ; vous êtes pour elle comme une mère qui parmi ses enfants s'attache et se dévoue au plus délicat, au maladif, à l'infirme. Vous faites sagement, au surplus, de vous concilier l'affection de ses habitants, car c'est, par excellence, le pays des meneurs de loups, des loups-garous et des sorts. On a dit de tout temps :

Paunay, Saunay, Rosnay, Villiers,
Quatre paroisses de sorciers.

Le géant de la Brenne, c'est le château du Bouchet, qui se voit de partout, et pour lequel Boileau semble avoir écrit ces vers :

« Ses murs dont le sommet se dérobe à la vue,
» Sur la cime d'un roc s'allongent dans la nue,
» Et présentant de loin leur objet ennuyeux,
» Du passant qui le fuit semble suivre les yeux. »

Pour échapper à cet ennui et abréger notre exploration, montons au sommet de ce donjon menaçant, n'en déplaise à l'ombre de Brennus, si elle hante encore son ancien domaine. De là nous verrons à nos pieds les plaies de cette marécageuse contrée; mais un peu plus loin, nos regards planeront sur les vallées de la Creuse et de la Gardempe, pour ne s'arrêter *qu'aux montagnes de la Corrèze.* Puisque nous avons la vue si longue, nous pourrons bien faire de cet observatoire notre tour de Brenne.

Laissant à gauche les anciennes commanderies de Lureuil et du Blizon, les tours d'Azay le Ferron et du Claveau, il me semble apercevoir Longoret où le bon roi Dagobert (assisté sans doute de son fidèle Saint Éloi qui l'aidait en tout de ses conseils) s'était fait construire un pied-à-terre qu'il donna plus tard à Saint-Cyran pour y fonder un monastère, lequel fut longtemps illustre.

Mézières et son église, l'une des plus intéressantes de tout le département, méritent mieux qu'un regard jeté à vol d'oiseau; vous aurez à faire un pèlerinage à Sainte-Marie-Madeleine.

Au milieu d'un massif de bois, derrière la flèche de Sainte-Madeleine, je découvre Villiers en Brenne et le château de Fromenteau où naquit Agnès Sorel. Son souvenir, dit M. de la Tramblais, n'est pas entièrement perdu ici; on voit à la Morinerie une chétive maisonnette où l'on rapporte, non sans indignation, que fut nourrie *une princesse qui devint* (fi donc!) *la maîtresse d'un roi.* Je suis heureux d'apprendre combien la morale a fait de progrès en Brenne.

Sur la droite, Lancosme et Château-Robert nous montrent

leurs tours, et j'aperçois enfin Meobec où fut une abbaye fondée comme Saint-Cyran par le roi Dagobert. M. Raynal ne veut pas que ces lieux aient été choisis par cet excellent prince pour leurs gras pâturages, leurs cours d'eau et l'agrément de la chasse : *est etenim locus uberrimus pascuis pecorum ac jumentorum, irriguus de cursibus aquarum, atque amenus venationi ferarum*, dit une charte dont on conteste l'authenticité. Doit-on s'étonner que l'aspect de la Brenne ait tant changé, quand on voit, aux XV[e] et XVI[e] siècles, les seigneurs de Mézières concéder à qui en voulait *une place à faire étang moyennant cinq solz de rente et une demie-douzaine de carpes à chascunes pesches;* or, en terme de pêcheur, la douzaine était de 22 et le millier de 1400.

Desséchez les étangs abusivement établis ; rendez aux ruisseaux leurs cours ; ne cultivez que les terres qui en valent la peine, mais replantez en bois celles qui ne seraient jamais qu'ingrates, et vous aurez restauré le *Saltus Briona* de Dagobert. Après douze siècles, vous retrouverez la Brenne avec ses richesses et ses agréments.

Je projetais de visiter encore avec vous, messieurs, la belle basilique de Levroux et l'antique église de Chabris, ainsi que les châteaux de Villentrois, d'Entraigues, de Langé, du Mée et quelques autres, échelonnés sur le flanc des routes qui pouvaient conduire d'Orléans à Poitiers, et pénétraient dans le Berri en traversant le Cher à Chabris même. Je regretterai de passer sous silence le tumulus de Pellevoisin, le plus beau que nous ayons, et resté intact depuis 2000 ans ; mais les redoutables forteresses de Châtillon, de Palluau et de Buzançais, si célèbres dans la lutte de Philippe-Auguste contre l'Angleterre, me barrent le passage de l'Indre et mettent enfin un terme à cette revue trop longue et pourtant incomplète. Un jour, si Dieu me prête vie et courage, je vous ramènerai sur les bords de la Creuse pour vous dire la triple histoire des châteaux de Cors, la Barre et

Romefort, antiques manoirs des puissantes familles de Sully et de la Trémouille, tombés aujourd'hui dans mes humbles mains.

Permettez-moi de ne pas finir sans convier ceux de nos collègues que les recherches historiques n'effrayent pas, à recueillir les légendes, les chansons populaires et les usages particuliers aux diverses parties de notre département; traditions intéressantes qui vont se perdant tous les jours. Une description et quelques dessins des costumes berrichons, dont la contagion de la mode parisienne dénature rapidement le caractère, offriraient aussi quelque intérêt. Je tiendrais encore et surtout à ce que l'on réhabilitât par l'histoire le caractère trop calomnié de nos populations, auxquelles M. Raynal, qui les a si bien étudiées, rend ce témoignage « que, s'il leur manque un certain éclat et une certaine » vivacité d'intelligence, elles sont généralement, sous le » rapport moral, dignes d'une haute estime. Une inscription » ancienne, gravée sur un pilier de la porte d'Auron, à » Bourges, disait :

« *Ingredere quisquis morum candorem, affabilitatem et sinceram* » *religionem amas : regredi nescies.*

« Entrez, vous qui aimez la candeur dans les mœurs, l'affabilité » et la piété sincère : vous ne saurez plus vous éloigner. »

Pour moi, je reconnais à ces traits les excellents habitants de nos campagnes, que des esprits prévenus ont mis au ban de la France avec autant d'injustice que de légèreté, comme la terrible garnison d'*une forteresse socialiste*, et je demande à Dieu d'être toujours et partout aussi en sûreté que je l'ai été au milieu d'eux, dans nos plus mauvais jours.

Paris. — Imprimé par E. Thunot et Cᵉ, 26, rue Racine.

DU

DROIT DE PROPRIÉTÉ

DES ARTISTES

SUR LEURS ŒUVRES

ET DE

LA REPRODUCTION DES OBJETS D'ART.

Le projet de loi sur la propriété littéraire, présenté dernièrement à la chambre des députés, diffère en quelques points de celui qui a été discuté et adopté en 1839, par la chambre des pairs; mais, comme lui, il pose en principe, dans l'article 13, que le droit de reproduction par la gravure ou le moulage passe de plein droit à l'acquéreur d'un tableau ou d'une statue, à moins d'une stipulation contraire. C'est sur cet article, qui, à la chambre des pairs, n'a pas même eu les honneurs de la discussion, que je désire appeler l'attention, parce qu'il me paraît contraire au principe fondamental de la loi, contraire au droit de propriété des auteurs, et nuisible aux arts comme aux artistes. Il me sera, je crois, facile de prouver qu'il faudrait le remplacer par une disposition diamétralement opposée; mais pour cela il est indispensable de commencer par bien fixer le point de départ, c'est-à-dire la nature et l'étendue du droit des auteurs et des artistes sur leurs œuvres.

Voltaire, Diderot, Linguet, Beaumarchais et une foule d'autres après eux, ont écrit que le droit des auteurs sur leurs ouvrages constituait une véritable propriété; c'est, disaient les rapporteurs des lois de 1791 et 1793, la propriété

la plus sacrée et la plus digne de protection; formellement reconnu par ces deux lois, ce droit de propriété a été depuis consacré par une jurisprudence constante; et cependant, aujourd'hui que l'on est unanime sur la nécessité de le protéger par une loi plus complète et plus efficace, il se trouve des hommes éminens qui vont jusqu'à nier le principe de propriété lui-même et à ne voir, dans le droit de reproduction pendant un certain temps, qu'une concession que le législateur veut bien faire aux auteurs, à titre d'indemnité et d'encouragement. Le rapport fait, il y a deux ans, à la chambre des pairs, par M. le vicomte Siméon, est tout entier basé sur cette opinion, qui, il faut le dire, compte aujourd'hui un assez grand nombre de prosélytes. Je la crois erronée; mais d'où provient l'erreur? De ce que l'on se méprend sur la nature du droit conféré au public par l'auteur qui publie son œuvre.

Dans le système, en effet, de ceux qui ne voient qu'un privilége et une concession dans le droit de reproduction accordé aux auteurs, c'est le public qui est le véritable propriétaire, et cette propriété commence au moment même de la publication. Voyons si cela est exact.

Tant que l'auteur ne se dessaisit pas de son manuscrit, ou ne le livre pas à l'impression, son droit de propriété n'est pas mis en doute, parce que jusque-là l'œuvre intellectuelle est, en quelque sorte, emprisonnée dans le manuscrit, et susceptible avec lui d'une détention matérielle.

Si l'auteur vend son manuscrit à un libraire, il est évident qu'en eût-il conservé une copie, il se dépouille de son droit de propriété, non seulement sur le manuscrit matériel, mais sur l'œuvre entière. Pourquoi? Parce que le libraire, en acquérant, n'a eu qu'un seul but, celui de spéculer sur l'impression et la publication de l'ouvrage, et que l'auteur n'a pas pu se tromper sur cette intention. Mais cette présomption cesse, si vous supposez un auteur qui à titre d'hommage offrira à un ami une copie manuscrite de son ouvrage. Dans ce cas il ne se dessaisit que de l'objet matériel, et nullement de son droit de propriété sur l'œuvre intellectuelle. Le droit de reproduction n'est donc pas toujours inhérent au manuscrit, et la question de savoir s'il a été ou non transmis avec lui se réduit à une simple question d'interprétation de volonté.

Arrivons à la publication, et voyons comment alors doit s'interpréter l'intention commune des parties. Celui qui achète, moyennant un prix minime, un exemplaire d'un ouvrage qui a pu coûter vingt années de travail, acquiert-il réellement le droit de s'emparer de l'œuvre elle-même et d'en faire l'objet d'une spéculation? Evidemment, non. Si tel a pu être son but secret, telle n'était pas l'intention du vendeur. S'il en était autrement, si la question pouvait être résolue contre l'auteur, ce ne serait que par suite d'une fausse interprétation de la volonté des parties, et il aurait un moyen infaillible de prévenir une pareille interprétation pour l'avenir; ce serait de faire avec chaque acquéreur un acte de vente, dans lequel il stipulerait formellement qu'il ne vend que la propriété matérielle de l'exemplaire qu'il livre, avec la pleine faculté d'en tirer tout le profit intellectuel ou mercantile qu'on jugera convenable, le droit de le lire, faire lire, donner, vendre, louer ou même de l'anéantir, mais non de le reproduire par l'impression.

Eh bien! je dis que l'on doit interpréter la vente d'un ou de plusieurs exemplaires d'un ouvrage imprimé, comme si cette stipulation, dont personne assurément ne contestera la légalité, était textuellement inscrite en tête de chaque exemplaire vendu, ou même consignée dans un acte de vente régulier, signé par le vendeur et l'acquéreur; et cela, parce qu'elle ressort de la nature même de l'objet vendu, de son prix et de l'intention commune des parties.

Si cela est vrai à l'égard d'un acquéreur, cela sera vrai à l'égard de tous. Et, je le demande, que devient alors ce prétendu droit de propriété du public?

Quand, comment et à quel prix est-il devenu propriétaire de l'œuvre intellectuelle? Il n'a acheté et payé que la propriété matérielle des exemplaires imprimés qui lui ont été livrés, et s'il profite de la partie intellectuelle, son droit à cet égard n'est qu'un droit de jouissance. Quant au droit incorporel de propriété sur l'œuvre en elle-même, il reste à l'auteur qui, seul, peut la modifier ou la reproduire.

Mais, dit-on, par la publication de son ouvrage l'auteur a renoncé au droit de le détruire. Et qu'importe? Le propriétaire d'une source qui vend à des tiers des chutes d'eau partielles, renonce par cela même à la faculté de détruire la source ou de détourner la partie des eaux qu'il a vendue; mais perd-il donc son droit de propriété sur la source elle-même? Les concessionnaires acquièrent-ils autre chose qu'une jouissance exclusive de la force motrice de l'eau qu'ils reçoivent?

La difficulté réelle, que l'auteur éprouve à faire respecter sa propriété, peut également jeter du doute dans quelques esprits; mais qu'on y réfléchisse un instant, et l'on reconnaîtra que cela n'altère que l'exercice de son droit, mais non sa propriété en elle-même. Un propriétaire qui posséderait un parc magnifique entouré de murs et de fossés infranchissables, n'aurait aucun souci à prendre des maraudeurs. Mais que, moyennant une faible rétribution par personne, il rende publique l'entrée de son parc; certes, il n'aura vendu ni le fonds, ni les arbres, ni les fruits! mais les murs ne le défendront plus, et s'il n'a pas recours à une active surveillance, et même à des moyens de répression, il se trouvera, parmi ceux qui n'auront acheté et payé qu'un droit de jouissance, des gens qui dévasteront son parc. De ce qu'un auteur ne peut plus garder seul son œuvre, quand une fois il l'a confiée au public, de ce qu'il a besoin de toute la protection des lois et des magistrats pour la défendre contre les forbans littéraires, il ne s'ensuit pas davantage qu'il ait cessé d'en être seul propriétaire.

Mais cette propriété sera-t-elle perpétuelle, et se transmettra-t-elle indéfiniment aux héritiers successifs de l'auteur? Ce serait la conséquence logique de la nature de son droit. Mais outre la difficulté matérielle qu'il y aurait à combiner avec l'extrême division des successions, cette transmission perpétuelle d'un droit incorporel et indivisible, il faut reconnaître qu'à côté de l'intérêt particulier des auteurs vient se placer l'intérêt général qui demande que les créations du génie tombent le plus tôt possible dans le domaine public. Or, c'est au législateur qu'il appartient d'apprécier à quelle époque, en échange de la protection toute spéciale qu'on lui accorde, on peut sans injustice exproprier l'auteur au profit du public.

Le terme de trente ans, après la mort de l'auteur, fixé par le projet de loi et adopté par la chambre des pairs, est peut-être trop court; celui de cinquante ans me paraîtrait mieux satisfaire tous les intérêts; mais ce qu'il importait de constater, c'est que s'il intervient une espèce de contrat synallagmatique entre l'auteur et la société, le droit primitif de propriété réside sur l'auteur, de telle sorte que si, à une certaine époque, son œuvre tombe dans le domaine public, c'est par suite d'une véritable expropriation. D'où la conséquence que le droit de reproduction qui n'est que l'exercice de son droit de propriété, n'est jamais inhérent à l'objet matériel, et que non seulement il peut en être détaché, mais que même il reste à l'auteur tant qu'on ne prouve pas qu'il l'ait aliéné.

En est-il des ouvrages d'art comme des œuvres littéraires? Evidemment oui. Il est clair, en effet, que les mêmes principes s'appliquent à la reproduction par la gravure ou le moulage, et que l'artiste ou l'éditeur qui vendent une gravure ou une statuette, ne vendent que l'exemplaire qu'ils livrent et non le droit de le reproduire. Aussi l'article 12 du projet dit-il: Que les auteurs de dessins, tableaux, cartes et ouvrages de sculpture auront seuls pendant leur vie le droit

de les reproduire par la gravure, l'impression ou le moulage. Mais l'article 13 porte qu'en cas de vente de l'ouvrage original le droit exclusif de le reproduire par la gravure, le moulage ou de toute autre manière passe à l'acquéreur à moins d'une stipulation contraire.

C'est cet article que je crois pouvoir critiquer comme contraire au principe fondamental de la loi et à l'intérêt des arts et des artistes. Voyons d'abord sur quels motifs il est fondé. Voici comment s'est exprimé, dans son rapport, M. le vicomte Siméon : « Un dessin, un tableau, une statue constituent une » propriété matérielle que le Code civil a pu comprendre parmi les propriétés » mobilières. Elle passe entière d'un possesseur à un autre; et, lorsqu'on a » acheté un dessin, un tableau, ou un ouvrage de sculpture, on est devenu » propriétaire d'un tout unique et indivisible. On peut en jouir seul, on peut » le détruire; on n'en doit compte à personne, pas même à l'artiste qui l'a » vendu. Ce serait attenter à ce droit illimité de propriété que de s'introduire » chez l'acquéreur pour copier ou graver cet ouvrage, et le publier sans son » autorisation. Aussi l'article 12 du projet amendé par la commission a-t-il pour » but de consacrer ce droit exclusif de propriété sur les ouvrages des arts, droit » qui passe de l'auteur à l'acquéreur, à moins d'une réserve expresse insérée » dans le contrat de vente.

» Cette disposition semble si naturelle et si conforme à la raison, qu'on eût » pu croire qu'elle était inutile, si des prétentions élevées à ce sujet par quel- » ques artistes ne l'avaient rendue nécessaire. »

C'est peut-être traiter un peu sévèrement l'opinion adverse. Et d'abord constatons bien qu'il ne s'agit pas le moins du monde d'autoriser, au profit de l'artiste, une violation de domicile; s'il n'a pas conservé un dessin ou une esquisse pour faire la gravure de son tableau, à moins de traiter le sujet de nouveau, il se trouvera naturellement dans l'impossibilité d'exercer son droit sans le consentement de l'acquéreur. C'est la seule conséquence qu'on en puisse tirer, et il n'a jamais été question, de la part des artistes, de s'introduire de force chez les propriétaires de leurs œuvres. La seule prétention qu'ils aient élevée, c'est d'avoir seuls le droit d'en autoriser ou défendre la reproduction. Cette prétention est fondée sur ce que, vendant un tableau ou une statue, ils ne se dessaisissent que de l'œuvre matérielle et non de l'œuvre intellectuelle. Que cela ait paru irrationnel et même ridicule à l'honorable rapporteur, on le conçoit, puisque, niant le droit de propriété des auteurs sur l'œuvre intellectuelle, il part d'un principe diamétralement opposé. Mais pour ceux qui pensent que les créations du génie constituent une propriété indépendante de l'objet matériel sur lequel elles se produisent, il est tout simple, au contraire, que le droit de reproduction, qui n'est autre chose que l'exercice de ce droit de propriété, doive rester à l'auteur toutes les fois qu'il ne résulte pas des actes ou des circonstances que l'intention des parties a été de le comprendre dans l'aliénation.

A la vérité, il se présentera assez fréquemment que telle aura dû être la commune intention des parties : car, si jamais on ne peut la supposer telle dans la simple vente d'un exemplaire imprimé, j'ai reconnu que, le plus souvent, l'aliénation du manuscrit entraînait l'idée de l'aliénation complète de l'œuvre intellectuelle, et, par suite, du droit de reproduction. De même, il pourra se faire que la vente d'un dessin, et même d'un tableau, lorsque, par exemple, elle a lieu au profit d'un graveur ou d'un lithographe, doive être interprétée comme aliénation complète. Mais je dis que cela sera beaucoup moins fréquent que dans la vente d'un manuscrit; et cela se conçoit aisément. Dans les œuvres littéraires, tout le mérite réside dans un travail de l'esprit, et le travail manuel n'est rien. Dans les arts, au contraire, à la conception due au génie de

l'artiste vient se joindre une exécution matérielle dont le plus ou le moins d'habileté fait souvent la plus grande partie du mérite de l'ouvrage. Or, si l'acquéreur d'un manuscrit est censé avoir acquis le droit de l'imprimer, c'est qu'en général tel est le seul but que l'on puisse se proposer, et le seul profit que l'on en puisse retirer. Mais celui qui achète un tableau ou une statue acquiert un objet d'ornement, dont la valeur réelle, résidant dans l'exécution, est indépendante du droit de reproduction. Cela est si vrai, que l'exécution de la même idée peut varier et prendre des formes différentes, et que, non seulement l'ouvrage peut être différent s'il est dû à un autre artiste, mais que celui même qui a conçu et exécuté un tableau ou un groupe de sculpture peut en faire un dessin ou une gravure; il peut le réduire dans des proportions telles, que ces œuvres nouvelles ne soient que des reproductions incomplètes de l'œuvre première, dont, le plus souvent, elles augmenteront la valeur par la publicité qu'elles lui donneront.

Je crois donc que c'est avec raison que les artistes disent qu'à moins de stipulation contraire, ils ne doivent être censés avoir cédé à l'acquéreur que la jouissance exclusive du tableau ou de la statue qu'ils lui ont livré, et non le droit d'exploiter à leur détriment une pensée, une création qui ne faisait pas partie de la vente. Si la loi se taisait, ce serait en ce sens qu'il faudrait, en cas de doute, interpréter l'intention des parties. Aussi de nombreuses décisions judiciaires ont-elles appliqué en ce sens la loi de 1793. Je ne citerai qu'un jugement de 1832, qui résume parfaitement la question :

M. Destouches, après avoir vendu deux tableaux à un amateur, céda le droit d'en publier les lithographies à un éditeur qui les livra au commerce. De là, plainte en contrefaçon de la part du propriétaire, qui soutint devant le tribunal que M. Destouches, n'ayant fait aucune réserve en lui vendant ses tableaux, lui avait nécessairement transmis le droit exclusif de les graver : mais ses prétentions furent repoussées par le jugement suivant : — « Attendu qu'il est constant, en fait, que Destouches a vendu à N... les deux tableaux dont s'agit, » sans stipuler aucune réserve ; — Mais attendu que le droit de graver n'est pas » un accessoire du tableau vendu ; que le peintre reste propriétaire de sa pensée, et libre de la reproduire par tous les moyens qui lui semblent convenables, » sans nuire aux droits de propriété de l'acquéreur ; — Que l'esquisse pouvant » servir aussi à graver le sujet, l'acquéreur de cette esquisse pourrait, comme » celui du tableau, prétendre un droit de gravure ; — Que le peintre est intéressé à ce que son tableau ne puisse être reproduit par le fait d'un tiers, sans » son aveu, et par un artiste qui ne serait pas de son choix, — Déboute N... de » sa demande. » — Les mêmes principes ont été consacrés au sujet du tableau de la Bataille d'Austerlitz, de M. Gérard, et du tableau des Moissonneurs, de Léopold Robert.

Les rédacteurs de l'article 12 du premier projet (*aujourd'hui art.* 13) avaient eu l'intention de prévenir une des difficultés qu'indique le jugement que je viens de citer, en disant que le droit de reproduction suivrait l'*original*. C'est même, je crois, ce qui a empêché de voir l'anomalie que présentait cet article avec le précédent. On est parti du point que tout était concentré dans cet original, l'idée comme l'exécution, et que la reproduction ne pouvait avoir lieu sans lui. Mais un artiste ne peut-il donc pas reproduire sa pensée dans un genre différent, et cette reproduction, quoique fidèle pour les poses, les attitudes, les expressions, ne constituera-t-elle pas une œuvre nouvelle? Ne sait-on pas d'ailleurs que le plus souvent le tableau qui, par son importance, devient l'orignal, n'est qu'une seconde ou troisième exécution d'une idée déjà conçue et exécutée, soit dans un genre différent, soit dans de plus petites dimensions? Ne sait-on pas que la statue en marbre ou en bronze n'est jamais qu'une reproduction du véritable original qui ordinairement reste entre les mains de l'artiste ?

M. le rapporteur, dans le passage que j'ai cité, dit que lorsqu'on achète un tableau ou un ouvrage de sculpture, on devient propriétaire d'un tout unique et indivisible. Les expressions ont évidemment mal traduit sa pensée, car légalement comme de fait, le droit de reproduction n'est jamais inhérent à l'œuvre matérielle; cela est si vrai, que sa durée est uniquement calculée sur la vie de l'auteur, et que l'article 13 lui-même suppose à l'artiste la faculté de l'en détacher en se le réservant. Toute la question est donc de savoir, s'il faut lui imposer cette réserve, ou s'il ne faut pas, au contraire, pour rester conséquent avec le principe de propriété, et le droit de reproduction reconnu par l'article 12, dire que ce droit lui restera, à moins qu'il ne résulte des actes ou des circonstances qu'il l'a aliéné.

Sans doute le législateur est libre d'admettre des exceptions aux principes qu'il consacre; mais je crois que le premier besoin d'une loi est de reposer sur des bases larges, sur un principe bien arrêté, et qu'il ne faut introduire des exceptions que lorsqu'elles sont jugées indispensables, ou tout au moins d'une haute utilité. Or, en fait, je ne crains pas de dire que cette disposition de l'article 13 est tout aussi nuisible aux arts, qu'elle est contraire à l'intérêt et à la gloire des artistes.

Ainsi, on ne juge pas toujours immédiatement de l'effet que produira une œuvre d'art; le jugement du public, ou des circonstances que l'artiste n'a pas pu prévoir, peuvent lui faire désirer que son œuvre ne reçoive pas une plus grande publicité; et s'il est quelquefois important pour lui et pour sa réputation de pouvoir tirer de sa création un profit nouveau et différent, ou de la faire connaître par la reproduction, il est souvent tout aussi important que personne ne puisse, sans son aveu, publier une œuvre qu'il n'a pas créée dans ce but, ou qu'il ne trouve pas digne de son talent. En admettant même qu'il s'agisse d'un ouvrage d'un mérite incontestable, qui donc, autre que lui, peut juger de l'opportunité de cette publication, choisir l'artiste qui devra en être chargé, en surveiller l'exécution ? N'est-il pas à craindre pour l'intérêt des arts, comme pour celui des artistes, que la spéculation, qui ne respecte rien, ne défigure et ne prostitue son œuvre ? En veut-on un exemple entre mille ? J'en appelle à ceux qui ont admiré à Versailles la statue de Jeanne d'Arc, ont-ils dans ces statuettes, que l'on a vendues comme des reproductions, retrouvé une seule des qualités de l'original ? Et ceux qui ne l'ont pas vue peuvent-ils avec ces prétendues imitations se former l'idée d'une œuvre tout à la fois si simple et si belle.

C'est aux artistes, dira-t-on, à prévenir ces inconvéniens, en se réservant le droit de reproduction. Mais pourquoi ne pas imposer plutôt à l'acquéreur l'obligation de le stipuler à son profit ? La plupart du temps, ce dernier ne tient pas à un droit dont il n'entend pas se servir, tandis que toujours, même en laissant de côté l'intérêt pécuniaire, il est de la plus haute importance pour l'artiste, sinon de conserver le droit exclusif de reproduction, du moins de ne pas céder indistinctement la faculté de graver ou réduire son œuvre sans sa participation et sans son aveu. C'est là un droit exorbitant et en dehors de l'usage, que l'on aurait le plus grand tort de conférer de plein droit aux acquéreurs successifs d'une œuvre artistique; d'autant que le plus souvent, il suffira de demander à l'artiste l'autorisation de publier son œuvre, pour qu'il s'empresse de la donner gratuitement, si le mode de publication lui paraît approprié à l'ouvrage, et si l'artiste, qui en est chargé, présente des garanties suffisantes pour une bonne exécution. Il est donc tout aussi important pour les arts, que pour la réputation des artistes qu'ils restent, à moins d'une aliénation formelle, seuls arbitres de l'opportunité et du mode de publication de leurs œuvres. Or, si tel est l'intérêt général, s'il est vrai que pour ne pas compromettre l'avenir, les artistes seront dans la nécessité de faire cette réserve dans

la presque totalité des ventes, ne vaudrait-il pas mieux imposer aux quelques acquéreurs qui désirent obtenir le droit de reproduction d'en stipuler formellement la cession à leur profit ?

N'est-il pas irrationnel, en effet, de poser en règle générale ce qui doit être et n'a été jusqu'ici qu'exceptionnel ? Je sais qu'il a été jugé que l'artiste perdait son droit sur les œuvres destinées à des monumens ou à la Liste Civile. A cela je réponds d'abord, que si jusqu'à un certain point je comprends la première exception qui fait tomber l'œuvre dans le domaine public, je repousserais la seconde qui confère non au public, mais à la Liste Civile, un droit qu'elle n'exerce pas par elle-même. D'ailleurs, quelque opinion que l'on ait sur ce point, il n'en est pas moins vrai que ce n'est qu'à titre d'exception que cela a été jugé ainsi, et que depuis la loi de 1793 une jurisprudence constante a maintenu, en cas de doute, le droit de reproduction aux artistes. La loi nouvelle, en consacrant le contraire, va jeter la perturbation dans les arts et le commerce. Sans doute elle n'aura pas légalement d'effet rétroactif; mais outre l'inconvénient de forcer les tribunaux à juger différemment, suivant que les aliénations seront antérieures ou postérieures à la loi, elle aura, en fait, l'inconvénient plus grave encore, d'exercer une fâcheuse influence même sur le passé. Je pourrais citer plus d'un cas où le projet de loi seul a déjà rétroagi sur l'appréciation de faits accomplis.

M. le ministre de l'instruction publique dit, dans son exposé des motifs du nouveau projet, que les raisons données par les artistes n'ont pas paru suffisantes pour sortir du droit commun ; j'ai répondu d'avance à cette objection en prouvant que précisément pour les créations littéraires ou artistiques, le droit commun est la propriété de l'auteur. En veut-on une dernière preuve puisée dans le projet de loi lui-même ? Ce droit de reproduction que l'on traite comme un accessoire de l'œuvre matérielle, et que l'on fait passer de plein droit à l'acquéreur est uniquement calculé quant à sa durée sur la vie de l'artiste. N'y a-t-il pas dès-lors une anomalie choquante à l'en priver lorsqu'il ne l'a pas formellement aliéné ?

Si nous suivons le projet de loi dans son exécution, les inconvéniens se présentent également en foule. Ainsi il force les artistes à faire des actes pour la vente du moindre ouvrage, comme s'il s'agissait d'un immeuble. Au lieu de laisser aux acquéreurs l'obligation de prouver qu'outre la propriété du tableau ou de la statue ils ont acquis le droit exclusif de reproduction, c'est aux artistes, qui se dessaisissent de l'objet matériel, qu'on impose la nécessité de rédiger et conserver un acte pour prouver un fait négatif et établir qu'ils n'ont pas aliéné le droit incorporel de reproduire la même pensée dans un genre différent.

N'est-il pas à craindre que de pareils actes ne s'égarent ? N'y a-t-il pas lieu de penser que l'acquéreur d'une œuvre artistique, qui aurait également acquis le droit de reproduction mettra plus de soins à la conservation d'un acte qui établit l'étendue de son acquisition ? Cette conservation n'est-elle pas plus facile pour lui qui possède un objet matériel, que pour l'artiste qui n'a conservé que la propriété de sa pensée ? D'ailleurs, dans la plupart des cas, les faits, les circonstances qui ont accompagné la vente, l'exercice du droit, le silence de l'artiste ne suppléeront-ils pas à l'absence d'une reconnaissance formelle ? Pour l'artiste, au contraire, la présomption légale une fois établie contre lui, il n'y aura plus que la présentation d'un acte qui pourra prouver son droit. Il suffira souvent, en effet, que l'œuvre ait changé de mains, pour que lui ou ses héritiers se trouvent complètement désarmés contre le nouveau détenteur, s'ils n'ont pas un acte régulier et enregistré à lui opposer. Et, cependant, pour ne citer qu'un cas entre mille, comprend-on combien il serait ri-

dicule et par conséquent impossible que celui qui, par exemple, fait hommage à un ami d'une de ses œuvres lui fasse signer un acte de réserve.

Ce n'est pas tout, et je termine par cette observation, parce qu'elle me paraît à elle seule devoir entraîner le rejet du principe posé dans l'article 13. La loi aura pour résultat de tromper le public; car elle autorise la création de véritables contre-lettres opposables à des tiers. Je m'explique : on pose en principe que le droit de reproduction est l'accessoire de l'objet d'art; mais admettez la mauvaise foi du détenteur qui veut le revendre, ou tout simplement que l'ouvrage soit vendu après avoir changé de mains, le nouvel acquéreur confiant dans le principe consacré par la loi croira avoir acquis également le droit de reproduction; il fera des frais de gravure ou de moulage considérables, publiera l'œuvre, qu'il avait tout lieu de croire avoir acquise avec ses prétendus accessoires; et, cependant, que pourra-t-il répondre à l'artiste ou à ses héritiers qui, une contre-lettre à la main, viendront saisir la reproduction ?

Ainsi, sous quelque point de vue que l'on envisage la question, on arrive à cette conséquence que l'artiste ne doit jamais être censé avoir aliéné le droit de reproduction, à moins que le contraire ne résulte des actes ou de l'intention des parties.

J. PATAILLE,

Février 1841. Avocat à la Cour royale.

Imprimerie Lange Lévy et Comp. rue du Croissant, 16.

hommage de l'a
Cte R. d'Orn

DE L'ADMINISTRATION

DE L'EMPIRE

PAR

M. LE COMTE RODOLPHE D'ORNANO

PREMIER MAITRE DES CÉRÉMONIES DE L'EMPEREUR, ANCIEN PRÉFET,
DÉPUTÉ AU CORPS LÉGISLATIF.

On peut gouverner de loin; mais
l'on n'administre bien que de près.
NAPOLÉON III.



PARIS
E. DENTU, LIBRAIRE-EDITEUR
PALAIS-ROYAL, 13, GALERIE D'ORLÉANS

1860

DE

L'ADMINISTRATION DE L'EMPIRE

PARIS

IMPRIMERIE DE L. TINTERLIN ET Cᵉ
rue Neuve-des-Bons-Enfants, 3.



14

DE L'ADMINISTRATION

DE L'EMPIRE

PAR

M. LE COMTE RODOLPHE D'ORNANO

PREMIER MAITRE DES CÉRÉMONIES DE L'EMPEREUR
ANCIEN PRÉFET
DÉPUTÉ AU CORPS LÉGISLATIF

« On peut gouverner de loin; mais l'on n'administre bien que de près. »
NAPOLÉON III.



PARIS
E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR
PALAIS-ROYAL, 13, GALERIE D'ORLÉANS.

—

1860

DE

L'ADMINISTRATION DE L'EMPIRE

L'esprit pratique de l'Empereur aime à fixer son attention sur toutes les branches des services publics; lui signaler les inconvénients de certaines organisations et les améliorations qu'on peut y apporter, c'est le comprendre et aller au devant de ses plus chers désirs.

Cette pensée enhardit l'auteur de ce travail, à lui soumettre le fruit de ses méditations et de ses recherches pendant une période de dix années, passées à étudier notre grand système administratif.

Placé successivement à divers degrés de la hiérarchie, soit comme préfet, soit comme maire, soit comme conseiller général, soit comme député, l'auteur s'est convaincu de l'importance qu'il y aurait à simplifier, à régulariser et à

parfaire les rouages de l'administration intérieure du pays.

Il va faire en sorte de le démontrer ; mais avant d'entrer dans l'étude de cette question, il est essentiel de chercher parmi ce qui existe déjà, un modèle pour notre organisation administrative.

Quel sera donc le meilleur exemple à suivre pour rendre cette branche des services publics aussi parfaite que possible ?

Est-il besoin de dire que c'est l'armée.

Au milieu de tant de cataclysmes et de tant de convulsions politiques qui ont agité notre sol depuis près d'un demi-siècle, qu'a-t-on vu rester debout et opposer une digue infranchissable au torrent révolutionnaire ?

C'est l'armée, et on peut le dire avec orgueil, l'armée a sauvé le pays.

Eh bien ! qu'on en recherche les causes avec attention, et l'on verra que c'est sa magnifique organisation, son caractère d'institution stable qui en a le mérite.

Le soldat français peut parvenir à tous les grades si sa capacité et son instruction le permettent.

Lorsqu'il a été privé des bienfaits d'une éducation première, il trouve les moyens de s'instruire dans les écoles régimentaires, améliorées aujourd'hui par la sollicitude du Gouvernement. Il peut donc devenir officier, après un certain laps de temps passé dans les fonctions de sous-officier, lorsqu'il a réussi à être placé sur le tableau d'avancement, arrêté chaque année par les généraux chargés de l'inspection des corps de toutes armes.

Ce grade est aussi la récompense accordée aux jeunes gens sortant des écoles militaires.

L'avenir de l'officier est dès lors assuré par la loi Gouvion Saint-Cyr.

En effet, le chef de l'État, l'Empereur lui-même, ne peut nommer un sous-lieutenant s'il ne remplit les conditions voulues par cette admirable loi, si justement appelée *la charte de l'armée.*

Le grade est le patrimoine de l'officier; il parcourt ainsi les différents degrés de la hiérarchie militaire, servant bien la France qui ne doit pas l'oublier lorsque l'heure du repos sonnera pour lui.

Qui empêcherait donc qu'il n'en fût ainsi pour

toutes les carrières, et surtout pour la carrière administrative qui nous occupe spécialement? Et pour cela que faudrait-il? D'abord un examen sérieux, avant d'entrer dans l'administration. Puis le passage par tous les degrés de la hiérarchie, toutes les fois que l'avancement sera mérité; enfin, comme conclusion d'une vie utile, une retraite honorable, comme cela a lieu dans l'armée, la magistrature, les finances, l'instruction publique, etc...

Pour simplifier autant que possible cette étude, je la diviserai en quatre parties :

La première comprendra un aperçu rapide de l'administration intérieure de la France, telle qu'elle existe maintenant, montrera les vices inhérents à cette organisation, et s'étendra sur la position précaire, insuffisante et souvent fausse des fonctionnaires qui la composent.

La seconde partie sera consacrée au développement du système que je proposerais de substituer à l'ancien. J'en montrerai les avantages et la simplicité.

Dans la troisième partie, je dirai quelques mots du sort fait aux employés de tous grades par cette

nouvelle organisation administrative, et des conditions qu'ils devront remplir pour entrer dans cette carrière.

La quatrième partie traitera des économies à réaliser sur le budget actuel, économies qui permettraient de couvrir en totalité les dépenses que cette organisation occasionnerait.

I.

Toutes les mesures émanées de l'autorité administrative, doivent avoir un caractère d'unité qui exige la concentration des pouvoirs sur une seule personne et la subordination de tous les agents inférieurs envers cette personne. Ces pouvoirs sont entre les mains d'un délégué spécial de l'Empereur, du ministre de l'intérieur, qui occupe le sommet de la hiérarchie administrative.

Il est représenté dans chaque département par les préfets, agents de l'autorité, ayant sous leurs ordres les sous-préfets et les maires.

Une subdivision purement administrative a partagé la France par arrondissements à la tête desquels est placé le sous-préfet : simple intermédiaire entre le préfet et les maires, organe d'information, de transmission et de surveillance, mais qui n'a d'autorité propre que dans un bien petit nombre de cas. Cependant, tel qu'il est, il est appelé souvent à rendre de grands services.

Nous trouvons enfin, comme dernier morcellement de l'autorité administrative, la commune, à la tête de laquelle est un maire, ayant sous ses ordres différents agents subalternes, tels que commissaires de police, gardes champêtres, gardes forestiers, etc.....

Les fonctions de maire ne sont pas rétribuées ; et il arrive souvent que ces places sont occupées par des administrateurs illettrés, qui sont un embarras réel pour l'autorité supérieure , ou par des propriétaires, très-honorables d'ailleurs, mais qui n'acceptent pour la plupart du temps l'écharpe municipale qu'avec résignation pour ne pas dire avec répugnance.

Tout administrateur connaît l'extrême difficulté qu'on éprouve partout à rencontrer de bons

maires, soit dans les villes, soit dans les campagnes. Souvent même on est forcé d'y renoncer, et les maires sont nommés d'office, dans certains cas, à titre provisoire.

Cependant, après avoir longuement réfléchi sur ce sujet, nous nous sommes convaincu de l'impossibilité de remédier totalement à cet inconvénient. On ne peut le pallier qu'en apportant l'attention la plus scrupuleuse au choix de ces modestes fonctionnaires.

Nous voulons simplifier et non pas compliquer; aussi ne proposerons-nous de pousser le changement que jusqu'aux maires de canton. Il est nécessaire, comme je le démontrerai, de les rétribuer. Étendre la mesure à toutes les communes, ce serait créer une armée de fonctionnaires salariés, et le remède serait pire que le mal.

Les fonctions de préfet et de sous-préfet sont rétribuées; mais trop souvent précaires. Les sous-préfets surtout sont dans un état de dépendance qui leur ôte toute initiative. La crainte de perdre leur place paralyse leurs bonnes intentions et ne fait souvent d'eux que des instruments passifs.

Aussi, dans l'état actuel des choses, voyons-nous les préfets entendre quelquefois les intérêts des communes tout autrement que les maires, ce qui fait naître des conflits, des rivalités fâcheuses, des retards qui nuisent énormément à la prospérité publique et à l'expédition des affaires.

L'organisation municipale est, en partie, vicieuse. Les maires, considérés comme agents de police judiciaire, laissent beaucoup à désirer, surtout dans les petites communes, où la crainte de se faire des ennemis les empêche d'agir, de constater les délits par des procès-verbaux et de les faire parvenir à qui de droit.

Il arrive de là qu'une foule de délits, de crimes même, restent longtemps ignorés, et que lorsque la justice en est informée par voie indirecte, il s'est déjà écoulé un trop long temps pour constater les faits exactement et arriver à la connaissance de la vérité. Cet inconvénient est moins sensible dans les grandes communes, où le budget permet d'entretenir un ou plusieurs commissaires de police. Dans quelques chefs-lieux d'arrondissement, et surtout dans les chefs-

lieux de canton, la présence d'un commissaire de police serait inutile, si les maires remplissaient leurs fonctions d'officiers de police judiciaire comme ils devraient le faire.

Je signalerai aussi comme un abus qui demande une prompte réforme, l'institution des gardes champêtres, telle qu'elle existe actuellement.

En général, ce sont des gens sans aucune instruction, pris dans la commune qu'ils doivent surveiller, et n'ayant, par conséquent, aucune autorité possible sur les habitants du pays, dont ils suivent le plus souvent les volontés et le bon plaisir.

Tel petit maire de campagne a la moitié de son village peuplé par ses parents ou ses amis; croyez-vous qu'ils chercheront à donner le bon exemple aux autres habitants? non, certes; le garde champêtre est à la discrétion du maire, et le jour où il s'aviserait de faire trop bien son métier, une coalition de famille le ferait destituer.

Les gardes champêtres sont, sous ce rapport, dans le même cas que les maires : ils ont aussi leurs parents, leurs amis, leurs connaissances, et

ne savent presque jamais résister aux séductions du cabaret.

Avant de terminer cette première partie, disons quelques mots de la fâcheuse position des fonctionnaires administratifs, dont le sort est toujours incertain et précaire.

Quel est le préfet, le sous-préfet, qui peut espérer parcourir une longue carrière administrative? Pourquoi, comme dans la magistrature, les finances, l'instruction publique, n'arrive-t-on pas à ces places en réunissant certaines conditions de capacité et d'instruction? Pourquoi ne suit-on pas un avancement progressif et mérité? Pourquoi une vie bien remplie dans la carrière administrative ne reçoit-elle pas sa récompense par une retraite convenable? Je reviendrai sur ce dernier point. J'ai voulu seulement montrer ici les endroits défectueux de notre organisation actuelle.

Après avoir sondé les parties malades, il faut chercher le remède ; après avoir renversé, il faut reconstruire; ce sera l'objet de cette seconde partie.

II.

La commune de Paris, malgré son étendue et sa population, est, sans contredit, la mieux administrée de la France. Qui empêcherait donc d'appliquer son organisation à toutes les communes de l'Empire, ou du moins aux principaux centres de population ? L'administration municipale, qui fonctionne si bien quand elle a à diriger plus de deux millions d'habitants, serait à coup sûr plus parfaite, à mesure que le nombre des administrés diminuerait.

Je proposerais donc de faire de tous les préfets dans leurs chefs-lieux de département, ce qu'est le préfet de la Seine pour Paris, c'est-à-dire le chef de la commune. Représentant de la municipalité, ce fonctionnaire, salarié et choisi par le gouvernement, se trouverait dans des conditions indépendantes de toute mesquine jalousie ou coterie de localité. Alors, qu'on en soit bien per-

suadé, les conseils municipaux seraient plus faciles à organiser, et chaque habitant étant assuré qu'il ne peut être maire, ne songerait plus qu'à apporter un concours loyal et désintéressé à l'homme que le gouvernement mettrait à la tête de la commune. Il ne serait rien changé, du reste, aux fonctions des préfets, considérés comme agents du gouvernement; ils resteraient ce qu'ils sont aujourd'hui. Leurs attributions seulement seraient augmentées, et, premiers magistrats de leur département respectif, ils seraient aussi à la tête de la commune où ils résident. Sous la direction des préfets et pour administrer la cité, serait une commission municipale remplaçant les conseils municipaux actuels.

Le préfet serait le président-né de cette commission; il serait, dans tous les cas, officier de l'état civil et officier de police judiciaire; mais, ne pouvant exercer ces deux fonctions par lui-même, il déléguerait pour l'état-civil les vice-présidents de la commission municipale, qui seraient ce que sont les maires et adjoints actuels (c'est-à-dire des hommes choisis dans la commune et revêtus de simples fonctions honorifiques), et, pour la po-

lice, un commissaire central qui relèverait directement de lui.

Ces commissions municipales, composées des hommes les plus honorables et les plus influents de la localité, émaneraient du suffrage universel. Seulement le gouvernement, dans des cas extrêmement rares et quand il le jugerait de toute nécessité, se réserverait le droit de les nommer.

Il en serait de même dans les chefs-lieux d'arrondissement, où le sous-préfet serait chargé d'administrer la commune de sa résidence. Il serait à la tête, comme le préfet, d'une commission municipale, ayant deux vice-présidents.

C'est surtout pour les chefs-lieux de canton que cette nouvelle organisation apporterait les changements les plus notables. C'est là, en effet, que l'organisation actuelle est la plus défectueuse. C'est là que l'on voit s'élever des difficultés sans nombre, lorsqu'il s'agit de trouver un maire. Cet embarras va disparaître, si le maire est un fonctionnaire salarié. Le maire de canton serait donc rétribué, et pris en général en dehors de la commune. Son influence s'étendrait

dans certains cas sur tout son canton, comme celle du sous-préfet sur l'arrondissement, et celle du préfet sur le département.

Le maire de canton serait président de la commission municipale du chef-lieu dudit canton. Il représenterait la commune et déléguerait à son vice-président les fonctions de l'état-civil et l'examen des intérêts locaux.

Les fonctions qu'il se réserverait spécialement seraient celles qui touchent surtout à la police judiciaire pour tout son canton, et qui sont si mal exercées par les maires actuels.

En 1858, le nombre total des affaires dont le ministère public a eu à s'occuper pendant l'année, a été de 269,585. Si la police judiciaire était exercée comme elle doit l'être par les maires, ils devraient avoir transmis à la justice le plus grand nombre des affaires, c'est ce qui n'a pas lieu: 12,473 affaires; seulement ont été transmises par les maires et adjoints. On voit combien ce chiffre est faible quand on le compare à ce qu'a fait parvenir la gendarmerie au ministère public; c'est-à-dire 112,122 affaires sur 269,585.



Le chiffre est plus éloquent encore, lorsqu'il s'agit des gardes champêtres. Ces agents sont au nombre de 34,043 pour toute la France. La gendarmerie ne compte que 18,464 hommes, et pourtant elle a adressé 112,122 plaintes, dénonciations, procès-verbaux, tandis que les gardes champêtres n'en ont fait parvenir que 13,584. C'est à peu près un procès-verbal pour deux gardes champêtres par année.

On voit par ces détails statistiques, combien l'organisation nouvelle viendrait en aide à la justice, et de quelle utilité surtout serait le maire du canton.

Ce fonctionnaire, salarié et pris en dehors de la commune, serait à l'abri de toutes les influences locales qui nuisent à une bonne administration. Officier de police judiciaire surtout, il rendrait la présence du commissaire de police cantonnal complétement inutile.

Dans les petites communes, les maires doivent rester à peu près ce qu'ils sont aujourd'hui, et continuer à n'être pas salariés. On leur conserverait la partie honorifique de leurs fonctions ; ils seraient officiers de l'état-civil, présidents de

la Commission municipale, représentants de la commune ; mais ils perdraient cette partie de leurs attributions qu'ils ne pouvaient remplir, souvent faute de bonne volonté, plus souvent encore par incapacité. Le maintien de l'ordre, la vicinalité, la police judiciaire, regarderaient uniquement le maire du canton pour toute l'étendue de sa circonscription.

Ses agents dans chaque commune seraient les gardes champêtres, que l'on devra embrigader par cantons. Ils devront être astreints à porter l'uniforme et être armés d'un sabre et d'une carabine ; ils seront au nombre d'un, deux ou trois pour chaque commune, suivant son importance, et, par contre, deux petites communes voisines pourront se réunir pour avoir un garde champêtre. On devra les choisir en dehors de la commune et le plus souvent possible parmi d'anciens militaires ayant fait un congé de sept ans. Cette excellente mesure aurait pour effet de créer une seconde gendarmerie. Le brigadier des gardes champêtres résiderait au chef-lieu de canton, et remplirait auprès du juge de paix les fonctions du maire de canton actuel ou de son délé-

gué ; c'est-à-dire la place du ministère public.

Cette organisation nouvelle aurait, comme on peut le voir, l'immense avantage d'établir une règle homogène pour toute l'étendue de l'Empire, tout en conservant dans de certaines limites les prérogatives des anciennes communes. Cette innovation aurait pour résultat de rallier plus directement les intérêts de chaque municipalité à l'intérêt unique de la France.

La commune ne serait plus ce qu'elle était dans certains cas, une petite république isolée, gouvernée, administrée par des chefs que les habitants nommaient eux-mêmes. Elle deviendrait une fraction de la France dirigée par un représentant de l'Empereur.

De telle sorte que l'influence bienfaisante de son Gouvernement s'étendant partout uniformément, contribuerait au bien-être général; une séve vivifiante partie du tronc de l'arbre, se répandrait rapidement dans les rameaux les plus éloignés, et viendrait leur rendre la force et la prospérité qui leur manquent aujourd'hui.

III.

Il importe essentiellement à la dignité du fonctionnaire public, en général, et du fonctionnaire administratif en particulier, lui qui se trouve en contact le plus direct avec les populations, il importe, dis-je, à sa dignité de sentir son avenir assuré.

Quand il sera bien persuadé qu'il ne dépend ni du ministre, ni de qui que ce soit au monde, de briser sa carrière, il servira mieux, et dès lors tout y gagnera. Ainsi donc, que la carrière administrative cesse d'être ce qu'elle est, c'est-à-dire la carrière la plus précaire de toutes les carrières; qu'on l'assujettisse à des conditions d'admission et d'avancement stables, durables, qu'elle soit couronnée par une retraite justement rémunératrice, et elle deviendra ce qu'il est convenable qu'elle soit dans un pays comme le nôtre.

Le jeune aspirant à la carrière administrative,

devra être licencié en droit ; il subira en outre un examen spécial sur le droit administratif de la France, qu'il n'a étudié qu'imparfaitement dans les écoles.

Reçu à cet examen, il serait attaché à vingt-trois ans au cabinet d'un préfet, et porterait le nom d'auditeur de préfecture. Il resterait ainsi sans rétribution pendant deux années, qu'il consacrerait à étudier à fond les différents rouages de l'administration et à acquérir la pratique des affaires ; il se trouverait placé, vis-à-vis des conseils de préfecture, dans la même position qu'occupent les auditeurs près du conseil d'État ; il assisterait aux séances du conseil et serait chargé de certains travaux préparatoires.

Ces conditions préliminaires remplies, il débuterait à vingt-cinq ans au moins, par les fonctions de maire de canton ou de conseiller de préfecture, avec un minimum de 2,000 francs d'appointements. En suivant la hiérarchie, il quitterait les fonctions de maire de canton ou de conseiller de préfecture, pour celles de secrétaire-général, ou sous-préfet ; et enfin, de sous-préfet il deviendrait préfet. Nous ne mettons pas en

doute que, dès lors, le Gouvernement n'aurait que l'embarras du choix parmi des fonctionnaires, jeunes, capables et appartenant aux familles les plus honorables. Plus il serait difficile sur les hommes, plus il relèverait les fonctions.

Une excellente mesure est celle de l'avancement sur place. Elle existe, elle a été mentionnée par un décret ; mais elle est bien rarement appliquée. Il est profondément regrettable de la voir, pour ainsi dire, dégénérer en lettre morte.

Aujourd'hui qu'arrive-t-il lorsqu'un préfet ou sous-préfet est bien noté, qu'il a répondu pendant plusieurs années à la confiance du Gouvernement ? lorsqu'il possède à fond la connaissance des hommes et des choses, qu'il est parfaitement initié aux besoins de ses administrés, on le retire du centre où il peut faire tant de bien pour l'envoyer dans une autre contrée, où il est obligé de recommencer une longue et pénible étude des exigences d'un pays qui lui est totalement inconnu.

L'avancement sur place permet d'élever depuis la troisième jusqu'à la première classe de

son grade le préfet dans son département et le sous-préfet dans son arrondissement. Nous désirons vivement qu'une telle mesure, au lieu d'être l'exception, devienne la règle. Nous proposerions le même avancement pour le maire de canton, si notre système était adopté.

Car, pour tout fonctionnaire ayant le cœur bien placé, l'application de ce décret devrait être la plus douce des récompenses, et lorsque je m'exprime ainsi, je ne veux pas dire seulement que pour lui la satisfaction morale est grande de se voir apprécier à sa juste valeur par ses administrés; mais je dois ajouter qu'il est douteux qu'il puisse voir ailleurs ses efforts couronnés du même succès.

On n'est pas toujours heureux en ce monde; l'homme le plus capable, le plus rompu aux affaires, peut se trouver tout à coup aux prises avec des difficultés inattendues, peut être en contact avec des individualités qui lui répugnent, et la comparaison d'une localité qu'il vient de quitter à regret, avec celle où il rencontrera ces désagréments, peut, malgré lui, venir assaillir son esprit. Puis l'âge arrive, les habitudes ne se chan-

gent pas brusquement, et, dans un pays aussi vaste que la France, il n'est pas surprenant que tel qui a réussi avec le flegmatique Alsacien ou le méthodique Flamand, échoue complétement en présence des natures vives et impressionnables de nos habitants du Midi.

C'est ici l'occasion de dire quelques mots à propos de la classification actuelle des préfectures et des sous-préfectures. Cette classification est établie d'après la population des villes chefs-lieux de département et d'arrondissement. Il serait infiniment plus rationnel de l'établir d'après la population et la richesse des départements et des arrondissements eux-mêmes. Le plus simple bon sens l'indique. On n'est pas le préfet ou le sous-préfet de telle ville, mais bien celui de tel département ou de tel arrondissement. C'est là réellement ce qui indique le degré d'importance de la position administrative que l'on occupe. Paris et Lyon seulement doivent faire exception. On conçoit que ces deux centres immenses doivent absorber les départements de la Seine et du Rhône.

Mon travail ne serait pas complet, si je ne parlais pas aussi des employés des préfectures et

sous-préfectures. Il arrive à chaque instant que ces employés sont forcés de quitter leurs bureaux, parce qu'ils trouvent dans d'autres administrations de meilleurs appointements, et, partant, les moyens de subvenir aux besoins de leurs familles. L'État ne devrait-il pas être pourtant le mieux servi? Et n'est-il pas douloureux de voir un préfet se trouver dans l'obligation de se séparer d'un bon employé, parce qu'il est dans l'impossibilité absolue de le satisfaire, vu l'insuffisance du fonds d'abonnement qui lui est alloué annuellement? On devra donc diminuer le personnel et augmenter les traitements. En effet, dix bons employés, convenablement rétribués, feraient plus et de meilleure besogne que trente employés dans les conditions actuelles.

Dans le but de rendre plus parfaite et plus rapide la marche de l'administration, ne serait-il pas nécessaire de laisser aux préfets toute latitude pour régler les affaires courantes du département; aux sous-préfets, la même faculté pour celles de l'arrondissement, et aux maires de canton, enfin, pour leur circonscription?

Ne serait-ce pas là une sage interprétation de

cette pensée si juste de l'Empereur, *que l'on peut aisément gouverner de loin, mais que l'on n'administre bien que de près.*

IV.

Nous avons parlé plus haut de différentes économies à réaliser sur le budget actuel, pour arriver à couvrir les dépenses nécessitées par la nouvelle organisation administrative que nous proposons. Les voici :

1° La suppression des commissaires de police dans les chefs-lieux de canton serait un effet de l'application du nouveau système et procurerait une ressource importante au Trésor.

2° On pourrait opérer la fusion de la télégraphie et de la poste. Toutes les régies financières sont de droit réunies au ministère des finances ; nous ne voyons pas pourquoi la direction télégraphique (service qui rapporte et dépense) ne rentrerait pas dans le droit commun.

Elle serait contrôlée, dans ce cas, par l'inspection des finances, ce qui n'a pas lieu actuellement.

Les employés de la poste, moyennant une très-minime rétribution supplémentaire, feraient le service des employés actuels de la télégraphie privée, qui n'est pas destinée à remplacer jamais les longues correspondances, mais qui ne saurait être, au contraire, qu'un moyen exceptionnel de correspondre. Elle ne sert, en effet, aux familles que lorsqu'il s'agit d'un cas grave et pressant, comme pour appeler auprès d'un parent malade ou donner en quelques mots une importante nouvelle, dont les détails seront transmis plus tard par la voie ordinaire de la poste.

La télégraphie privée sert encore à faire connaître les cours des Bourses des grandes villes et toujours fort laconiquement. L'État, par cette fusion, supprimerait un état-major considérable, suivi d'une légion d'employés subalternes qu'on répartirait petit à petit dans les autres branches des services administratifs.

Nous ferons remarquer que pour 1860, l'état

numérique du personnel de la télégraphie se compose de :

11 inspecteurs généraux,
51 directeurs divisionnaires,
50 inspecteurs,
6 élèves inspecteurs,
169 directeurs,
978 stationnaires,
242 surnuméraires faisant fonctions de stationnaires,
821 surveillants ou auxiliaires,
340 piétons ou auxiliaires.

Total, 287 fonctionnaires supérieurs
et 2,381 employés, ce qui donne une moyenne de :

Un fonctionnaire pour moins de *dix employés*.

Nous ne voulons pas pousser plus loin nos investigations à cet égard, mais nous pouvons établir qu'en augmentant d'une façon très-peu sensible le personnel actuel des employés des postes, le service de la télégraphie se ferait par eux tout aussi bien qu'actuellement, et que le public ne s'en plaindrait nullement. Il n'y aurait rien de

changé à la télégraphie, considérée comme instrument politique, puisque le ministre des affaires étrangères a son chiffre comme le ministre de l'intérieur a le sien.

Le cadre restreint de notre travail ne nous permet pas d'indiquer beaucoup d'autres économies que le temps et l'expérience conduiraient à réaliser sur différents autres chapitres du budget. Nous avons voulu en indiquer deux seulement qui feraient rentrer plusieurs millions au Trésor.

Enfin, si, comme nous n'en doutons pas, l'Empereur réalise un jour le remarquable programme qu'il nous a tracé au commencement de cette année, et dont la conséquence à venir serait la mise sur le pied de paix de notre vaillante armée, combien alors l'augmentation de dépense nécessitée par notre système, pèserait peu dans le magnifique équilibre de nos finances, sans contredit les meilleures de l'Europe.

FIN.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1re chambre). — Présidence de M. DE BELLEYME.

MÉMOIRE

POUR

M. LE MARQUIS AMÉDÉE-MARIE DE CLERMONT-TONNERRE

CONTRE

M. le duc Aimé-Marie-Gaspard de CLERMONT-TONNERRE

Voici un procès fâcheux et regrettable, à tous les points de vue.

M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre ne l'eût pas soulevé; il le subit et s'en afflige, — moins pour lui cependant que pour ceux qui ont eu l'imprudente légèreté d'en provoquer l'éclat.

Les adversaires ont eu deux torts graves : le premier a été d'entamer cette lutte d'une façon passionnée et violente; de donner à une discussion qui devait rester, de sa nature, dans le sein de la famille, la plus subite et la plus blessante publicité.

Le second tort est plus grave encore, et touche au fond des choses. Quand on attaque tout-à-coup, dans la presse, une branche de sa famille avec laquelle, jusqu'à la veille de ce dé-

bat, on a conservé les meilleurs rapports; quand on l'accuse d'usurpation de nom ou de titre; quand on se permet une telle levée de bouclier, qui menace de jeter la désunion là où avaient toujours régné l'affection et la paix, — il faut être bien fort de son droit! Et nous allons voir tout-à-l'heure que la branche aînée de la maison de Clermont, ne peut justifier de l'apparence d'un droit, dans l'attaque dirigée par elle contre l'autre branche. — Il faut être du moins bien sûr de son fait! Et nous allons voir tout à l'heure que la branche aînée ne sait pas même exactement ce qu'elle veut, et se donne successivement des démentis sur les prétentions qu'elle met alternativement en avant. — Il faut enfin, pour se déterminer à un procès aussi douloureux, que les intérêts les plus graves soient en jeu, et nous allons voir que la branche aînée ne peut invoquer aucun intérêt sérieux et avouable.

Cette discussion est donc un scandale sans motif et par conséquent sans excuse.

Pour M. le marquis de Clermont-Tonnerre, il n'a pas à en chercher, quant à lui. — Il se défend contre l'attaque la plus brusque, la plus imprévue et la plus injuste. — On l'accuse de se parer, sans droit, du nom de *Tonnerre!* Cette attaque ne va donc pas à lui seulement; c'est son nom, celui qu'il tient de son père, celui qu'ont noblement porté ses aïeux; c'est leur loyauté, leur honneur ou le sien qui sont attaqués : c'est tout cela, — c'est-à-dire tout ce qu'il y a de sacré dans la famille qu'il défend. — Là est sa justification toute entière.

La querelle si déplorablement engagée entre deux branches de la maison de Clermont, est sortie de la plus futile des causes. — Nous devons la rappeler exactement pour fixer le débat, et montrer combien peu nos adversaires savent ce qu'ils ont à

nous demander. Cet exposé fait, nous examinerons la prétention qu'ils élèvent, et prouverons facilement, et par les titres de la famille et par les principes les moins contestables, que notre droit au nom de *Clermont*-Tonnerre est égal au leur, le même que le leur ; qu'il a même source, même cause, même durée ; que s'il y avait usurpation d'un côté, il y aurait usurpation de l'autre : ou plutôt qu'il n'y a usurpation nulle part, mais volonté commune et droit commun. Que notre possession et la leur sont — comme nos droits — identiques, ayant aussi même origine et même durée ; qu'ils ont reconnu ce droit, cette possession pour notre branche, comme nous les avons reconnus pour la leur — et cela par les actes les plus authentiques et les plus nombreux, et qu'enfin le jour où nous ne pourrions plus nous appeler *Clermont-Tonnerre*, ils seraient menacés d'un pareil malheur.

Dans le courant de l'année 1853, M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre, maria l'un de ses fils avec Mlle de Vaudreuil.

Il s'empressa d'annoncer cet événement de famille à M. le duc de Clermont-Tonnerre, son cousin.

Celui-ci lui répondit aussitôt par une lettre affectueuse que nous reproduisons ici, par ce double motif — qu'elle montre à la fois les excellents rapports qui existaient entre les chefs des deux branches, et qu'en même temps elle pose la prétention, — il faut dire la *première* prétention, car elle va changer tout à l'heure, — de la branche aînée.

Cette lettre est adressée à M. le marquis de CLERMONT-TONNERRE *Thoury*.

Remarquons en passant que c'est la première fois que M. le duc de Clermont-Tonnerre, écrivant à son cousin, ajoute à son nom celui de Thoury ; les nombreuses lettres dont nous sommes possesseurs en font foi ; mais nous reviendrons sur ce point. Arrivons à la lettre :

« Je reçois, mon cher cousin, la lettre par laquelle vous m'annoncez le « mariage de Gédéon avec mademoiselle de Vaudreuil ; j'en ai fait part à « votre cousine, et tous les deux nous nous unissons dans un même senti- « ment pour vous offrir, ainsi qu'à ma cousine, notre sincère compliment. « Nous y joignons nos vœux pour le bonheur de Gédéon, avec l'espoir « fondé sur la connaissance que nous avons des qualités essentielles de sa « future, qu'ils seront exaucés par la Divine Providence, et que vous trou- « verez dans cette union les consolations dont votre cœur et celui de ma « cousine ont hélas ! un si grand besoin.

» Permettez-moi, mon cher cousin, de *profiter de cette occasion*, comme « CHEF DE LA FAMILLE, pour vous rappeler le *désir* que nous éprouvons, « mes enfants et moi, de *voir reparaître* le nom honoré de votre branche « et mettre de cette manière un terme à des *confusions* de diverses na- « tures qui se reproduisent assez fréquemment, et qu'il serait *dans l'in- « térêt commun de faire cesser*.

« Je vous renouvelle, mon cher cousin (1), soyez mon interprète près « de ma cousine et de vos enfants, en particulier près de Gédéon, et re- « cevez l'expression de ma bien sincère amitié.

« Signé : le duc de CLERMONT-TONNERRE. »

24 mars 1853.

Voici un point de départ qu'il faut bien saisir.

---

(1) Il y a là un oubli ; mais nous citons textuellement.

Les deux branches sont dans d'excellentes relations, on le voit ; l'affection la plus vraie les unit. Les événements heureux qui, chez l'une, peuvent apporter des consolations dans des cœurs qui ont souffert inspirent à l'autre un tendre intérêt, et cet intérêt se répand avec abandon dans les termes d'une sympathie sincère.

Puis, M. le duc de Clermont-Tonnerre, en sa qualité de chef de la famille, touche, en passant, ce qu'il appelle lui-même un désir de sa branche ; c'est que le marquis de Clermont-Tonnerre, son cousin... perde la moitié de son nom ? ne s'appelle plus *Clermont-Tonnerre*, comme l'ont fait ses pères?... Pas le moins du monde ! Le duc n'y pense pas ! il ne sollicite pas la moindre mutilation, au contraire ! son *désir* et celui de ses enfants, c'est qu'on voie reparaître le surnom honoré de la branche cadette ; c'est que son cousin ajoute à son nom de Clermont-Tonnerre le surnom de *Thoury*, qui avait en effet autrefois distingué cette branche, et cela *pour éviter des confusions possibles*, dans l'intérêt commun.

Et pour donner une expression plus nette et comme une réalité anticipée à ce désir, la suscription, on l'a vu, portait à la fois le nom reconnu et le surnom désiré : M. le marquis de Clermont-Tonnerre *Thoury*.

C'était un *désir* exprimé ; et si nous insistons sur ce mot, ce n'est pas seulement parce que nous l'empruntons à la lettre elle-même, c'est que le mot était bien choisi.

Quand il s'agit en effet de faire ajouter un surnom au nom que porte votre parent, au nom qui est véritablement le sien,

pour établir une distinction entre deux branches de la même maison, on peut bien le *désirer*; on peut même le demander, le solliciter; mais on comprend soi-même que l'exiger serait impossible, et qu'aucune apparence de droit ne viendrait jamais appuyer une prétention aussi exorbitante de sa nature.

M. le duc de Clermont-Tonnerre se rendait compte qu'il ne pouvait qu'exprimer un vœu, et il l'exprimait dans les termes les plus convenables et les plus conformes à la situation paisible et affectueuse, qui était celle de la famille.

Mais, remarquons-le de nouveau, car ceci a une extrême importance; dans cette communication que nous pouvons appeler solennelle, lorsqu'il soulève la question du NOM, comme chef de la famille, avec maturité, avec gravité, à l'occasion d'un mariage qui va transmettre à d'autres générations ce nom que tant de générations passées ont illustré, M. le duc de Clermont-Tonnerre, qui fait sérieusement une démarche sérieuse, qui connaît bien sans doute la généalogie de la famille, dont il se dit avec raison le chef, qui connaît le nom ou les noms et les titres de chacune de ses branches, — M. le duc de Clermont-Tonnerre, remarquons-le, ne songe pas un instant à contester à son parent ce nom qui leur est commun. Il le reconnaît, il le consacre, — non pas seulement par la suscription de sa lettre, ce qui serait déjà suffisant, mais surtout par la demande même qu'elle renferme. Demander qu'on ajoute au nom le surnom de Thoury, *pour éviter une confusion*, n'est-ce pas en effet proclamer que, sans ce surnom, la confusion peut se faire; en d'autres termes, que le nom commun aux deux branches est *identique*, et que l'une et l'autre sont *Clermont*-TONNERRE? Sans cela, ce n'était pas un nom de plus, mais le retranchement de l'un d'eux que M. le duc eût sollicité.

Ceci est déjà frappant d'évidence. Une lettre postérieure va y ajouter encore.

Si la question, ainsi posée, en était restée à ces termes d'un vœu exprimé et des motifs qui l'inspiraient, — il y aurait eu lieu peut-être d'en discuter, en commun, la convenance et l'opportunité. Les chefs des deux branches pouvaient se réunir, délibérer sur ce point avec le calme qui appartient à leur âge et les sentiments affectueux qui les unissaient dès longtemps... Aucun éclat fâcheux, aucune blessure d'amour propre, aucune agression hostile ne pouvaient sortir d'une délibération de ce genre, et quelle qu'eût été la décision prise, elle eût sans doute été acceptée avec respect et déférence par tous les membres de la famille !

Comment les choses ont-elles tout à coup changé de face ? Comment un désir exprimé avec convenance s'est-il converti subitement en une attaque publique, en une agression blessante ? Comment la branche aînée a-t-elle oublié ses prétentions premières et les a-t-elles, par un revirement inattendu, portées à un excès qui ne se justifie par rien ?

Nous l'ignorons ; mais voici les faits.

Le mariage, à l'occasion duquel la lettre du 24 mars avait été écrite par M. le duc de Clermont-Tonnerre à son cousin, venait d'être annoncé dans les journaux.

Le 25 avril 1853, ils reçoivent et publient la note suivante :

Paris, le 24 avril (1).

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire insérer dans votre « prochain numéro la *réclamation* suivante :

---

(1) *Journal des Débats* du 25 avril 1853.

« Plusieurs journaux ont annoncé le mariage prochain de M. de Cler-
« mont-Tonnerre; *c'est une erreur* qu'en l'absence d'une partie de ma
« famille je tiens à rectifier. Parmi les nombreuses branches de la famille
« de Clermont, la branche ducale SEULE *a le droit de porter le nom de*
« TONNERRE, et aucun de ses membres ne se marie en ce moment.

« Comte de CLERMONT-TONNERRE,

« *Officier d'ordonnance du maréchal ministre de la guerre.* »

M. le comte Aynard de Clermont-Tonnerre, signataire de cette note, est le fils de M. le duc.

Rien n'était plus étrange, et dans le fond, et dans la forme, que cette *réclamation*.

Profondément ému de voir une prétention si nouvelle se produire inopinément, avec cet éclat, cette publicité et cette couleur de colère, soulevée non par le chef de la famille, mais par un jeune homme sans autorité en cette question, et qui venait, en la soulevant, démentir la lettre écrite par son père, un mois, jour pour jour, avant cette note; — ému surtout de se voir accuser d'une honteuse usurpation de nom, — M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre répondit, dans les journaux du lendemain 26 avril, par la note suivante :

« MONSIEUR,

« En lisant ce matin dans plusieurs journaux une lettre signée « le comte
« de Clermont-Tonnerre, » j'ai été surpris que la généalogiede notre
« famille lui fût aussi étrangère. En la consultant, il aurait vu que je des-
« cends comme lui d'Anne de Husson, *comtesse de Tonnerre*, qui a apporté
« le comté de Tonnerre dans la maison de Clermont.

« Il aurait vu que François-Joseph de Clermont-Tonnerre, ayant vendu

« en 1684 au marquis de Louvois le comté de Tonnerre, ses frères et « sœurs, ainsi que ses enfants et les représentants des branches de Cruzy « et de Thoury, joignirent, du consentement de la branche aînée, le nom « de *Tonnerre* à celui de *Clermont*.

« Il ne subsiste plus aujourd'hui de cette maison que deux branches « descendant d'Anne de Husson; celle de Cruzy, devenue l'aînée en 1751, « et celle de Thoury dont je suis le chef.

« Depuis la vente du comté de Tonnerre, tous les actes de cette der- « nière branche portent le nom de Tonnerre.

« Plusieurs même sont signés par les chefs de la branche aînée actuelle.

« M. le comte Aynard de Clermont-Tonnerre n'aurait dû ignorer aucun « de ces faits. En tout cas, c'était à son père seul qu'il appartenait de sou- « lever une aussi grave contestation, s'il y avait lieu.

« J'aurais alors pu prouver devant les tribunaux la possession d'un nom « qui m'appartient et qu'il ne me conviendrait pas d'usurper.

« Marquis de Clermont-Tonnerre. »

La modération des termes de cette note, aussi bien que la ferme volonté qu'y manifestait le marquis de Clermont-Tonnerre de maintenir son droit et de le défendre s'il était attaqué, traçaient à la branche aînée la ligne qu'elle devait suivre.

Ces discussions dans la presse, sortes d'escarmouches où tout le monde se blesse sans que personne puisse triompher, ces récriminations publiques qui aigrissent la discussion et qui ne l'éclairent pas, — devaient s'arrêter à ce moment; et si la branche aînée croyait en effet à une usurpation récente ou ancienne, il ne lui restait plus qu'une chose à faire : déférer la question aux tribunaux, gardiens et protecteurs des noms des familles, comme de toutes les propriétés des citoyens.

Elle en agit autrement, et appelant à son aide deux membres

2

de la maison de Clermont qui n'avaient que faire dans ce débat, elle adressa à la presse une nouvelle note que nous donnons ici :

Paris, 26 avril 1853.

« MONSIEUR,

« Vous avez bien voulu ouvrir vos colonnes à deux notes concernant la « famille de Clermont. Veuillez donner place à celle-ci *qui doit clore un* « *débat inutile à prolonger*.

« Par respect pour le nom de Clermont qui nous est commun, nous ne « voulons pas aujourd'hui, ce qui nous serait facile, contester les asser- « tions contenues dans la lettre d'hier, signée « *marquis de Clermont-* « *Tonnerre*. » Nous nous réservons de *rétablir en temps et lieu l'exacti-* « *tude des faits*, au moyen des auteurs qui sont entre les mains de tout « le monde et font autorité en cette matière.

« Il est de *notoriété publique* que jusques vers la fin du dix-huitième « siècle, les deux branches issues de Bernardin de Clermont se sont cons- « tamment distinguées par les noms de *Clermont-Tonnerre* et de *Cler-* « *mont Thoury*.

« Le duc de Clermont-Tonnerre et ses enfants, désireux de maintenir « une union qui leur est chère, mais *sans admettre un droit qu'ils n'ont* « *jamais reconnu*, ont toujours évité de soulever la question qui s'agite « aujourd'hui. Ils ne se sont décidés à rompre le silence qu'à la suite d'*un* « *parti pris par MM. de Clermont-Thoury* de *supprimer un nom* long- « temps et noblement porté. Un pareil fait ne pouvait qu'affliger vivement « les différentes branches de la famille de Clermont. Ne doit-on pas aussi « éprouver quelque étonnement en voyant l'honorable chef de la maison « de Clermont-Thoury signer « marquis de Clermont-Tonnerre » comme « un de ceux qui sont aujourd'hui contraints de revendiquer exclusivement « ce nom.

« Signé : Marquis de CLERMONT-TONNERRE,
« comte de CLERMONT-TONNERRE, marquis
« de CLERMONT-MONTOISON, marquis de
« CLERMONT-MONT-SAINT-JEAN. »

Cette note, tout en affichant une certaine prétention d'arbitrage qui prétend clore un débat inutile ne pouvait que le prolonger, par l'ambiguité et la fausse modération dont elle était empreinte.

M. le marquis de Clermont-Tonnerre ne pouvait la laisser sans réplique. Il écrivit donc, en ces termes, aux journaux qui l'avaient accueillie :

Paris, le 27 avril 1853.

« Monsieur le Rédacteur,

« Vous avez accordé place dans votre journal d'aujourd'hui à une nou-« velle lettre par laquelle on prétend contester encore dans la famille de « Clermont, à la branche dont je suis le chef, le droit de joindre à son nom « celui de Tonnerre. Une telle contestation, si elle était fondée, devrait « être portée devant les Tribunaux, auxquels on n'osera pas la déférer. Il « me suffit de répondre à cette nouvelle attaque, que ce matin même, « M. le marquis de Clermont-Mont-Saint-Jean, dont je vois le nom au bas « de la lettre que vous publiez, m'écrivait en ces mots : *A M. le mar-« quis de Clermont-Tonnerre.* Et je dirai aux deux fils du duc de Ton-« nerre, qu'il y a peu de jours, leur père m'envoyant ses félicitations sur « le mariage de l'un de mes fils, les adressait *à M. le marquis de Cler-« mont-Tonnerre-Thoury.*

« Ces deux faits devront sans doute *clore un débat inutile.*

« J'ai l'honneur, etc.

« Le marquis DE CLERMONT-TONNERRE. »

Le débat public s'arrêta en effet à ce point.

M. le marquis de Clermont-Tonnerre avait dit, par deux fois qu'il conserverait son nom ; qu'il attendrait une attaque plus sérieuse et des juges plus compétents ; c'était assez pour lui. — Quand on est *en possession* d'un droit quelconque, il suffit de l'affirmer pour le maintenir, et c'est à ceux qui se plaignent d'une usurpation à poursuivre l'usurpateur prétendu.

Nous ferons seulement remarquer que la seconde note était parfaitement d'accord avec celle du comte Aynard et qu'elle nous contestait formellement, tout aussi bien que la première, le nom de *Tonnerre*. L'une avait dit : « La branche « ducale a SEULE le droit de porter le nom de TONNERRE. » L'autre ne fait que maintenir cette assertion en la commentant, et pour éviter toute équivoque sur son objet, elle appelle la branche contre laquelle elle est dirigée du nom qu'elle entend lui restituer, du seul nom qu'elle dit lui appartenir : « MM. de « *Clermont-Thoury*. »

Ainsi, — par deux fois, publiquement, dans les journaux, — la branche aînée affirme que le nom de *Tonnerre* n'appartient pas à la famille de celui qui se permet de signer : marquis de Clermont-Tonnerre.

Le terrain de la contestation est désormais marqué. La lettre du duc qui nous priait d'ajouter le surnom de Thoury au nom de *Clermont-Tonnerre*, pour éviter des confusions dans *l'intérêt commun*, n'a qu'un mois de date..... mais nous sommes bien loin de l'esprit qui l'a dictée, de la pensée qui y domine, et du droit qu'elle respecte. Ce n'est plus par supplément de nom qu'on procède, c'est l'opposé ; c'est un retranchement, une mutilation qu'on réclame ! La forme et le fond, tout est changé.... c'était aux sentiments de famille, aux intérêts communs que la lettre faisait appel dans des termes affectueux et conciliants ; les notes sont sèches et cassantes. La lettre exprimait un vœu sur lequel on pouvait s'entendre en famille ; les notes contestent un droit et accusent d'une usurpation !

On en était là, lorsque le jour même où paraissait dans les journaux la réponse du marquis de Clermont-Tonnerre à la

seconde note de la branche aînée ; M. le duc qui n'avait pas plus signé celle-ci que la première — écrivit de nouveau à son cousin. Tout est à étudier dans cette lettre, jusqu'à l'adresse.

Le moment est solennel pour la branche aînée de la maison de Clermont-Tonnerre. Depuis trois jours, elle entretient le public de son droit *exclusif* à ce nom de *Tonnerre* : « La branche ducale, a-t-elle dit sur le ton le plus élevé, a SEULE le droit de porter le nom de TONNERRE. »

Que va dire, que va écrire au téméraire parent qui l'usurpe, le chef reconnu de la branche ducale, le duc lui-même ?... jusqu'à présent, il n'a pas pris part à cette lutte, lui qu'elle regarde au premier chef ; et si, dans sa lettre du mois précédent, il a pu, — comme on le dit dans la seconde note, « désireux « qu'il était de maintenir une union qui lui était chère, éviter « de soulever la question, sans admettre du reste le droit de « ses parents, » voici que le moment est venu pour lui de la traiter à fond. Ce n'est pas lui qui l'a posée, mais enfin elle l'est — et avec un éclat qui ne permet plus les ménagements : Le chef de la branche ducale ne peut se taire, quand il s'agit du nom que *seule* la branche ducale a le droit de porter. — Que va-t-il écrire ?

Voici sa lettre, datée du 28 avril, *lendemain du jour* où paraissait la seconde note.

Et d'abord la suscription, qui a sa valeur :

« *Monsieur le marquis de* CLERMONT-TONNERRE-*Thoury*. »

Nous prions le Tribunal d'être bien convaincu que notre copie est exacte, et que ces mots sont écrits sur l'enveloppe de la propre main de M. le duc de Clermont-Tonnerre, et cela

au moment même où il a sous les yeux la note de son fils, le comte Aynard, affirmant, dans une assertion tranchée, « que « la branche ducale a SEULE le droit de porter le nom de TONNERRE ; » et nos réponses, tendant à soutenir que la branche des comtes de Thoury s'appelle, comme la branche ducale, ***Clermont*-TONNERRE**, et faisant même allusion à la suscription de la lettre du mois de mars. ...

Le duc nous donne encore le nom de Clermont-Tonnerre ; il n'en retire rien !

Et qu'on ne dise pas que la lettre laisse de côté une discussion vaine et fâcheuse ; qu'elle est écrite à d'autres fins ; qu'il ne faut pas s'arrêter à une futile concordance de dates ; que le duc écrit cette fois comme il a écrit précédemment. Non, non ! Nous l'avons déjà dit : La correspondance du duc n'a jamais réuni ces deux noms *Clermont-Tonnerre-Thoury* que dans la lettre du 24 mars et dans celle-ci. Il y a donc là une intention évidente et marquée. Au surplus, la lettre tout entière n'a d'autre but, d'autre cause que la question soulevée dans les journaux par la note du comte Aynard.

La voici :

« Permettez-moi, mon cher cousin, de vous adresser, *comme chef de* « *la famille*, de JUSTES observations sur les *réclamations* que vous avez « envoyées aux journaux et dans lesquelles *vous me faites intervenir*. « Vous vous plaignez de ce qu'on prétend contester, dans la famille de « Clermont, à la branche dont vous êtes le chef « *le droit de joindre à son* » *nom celui de* TONNERRE (1). »

---

(1) Ces mots sont accompagnés de guillemets dans l'original.

« Le fait n'est point exact. Ce que ma famille *vous conteste*, ce que « nous *ne pouvons admettre*, c'est qu'en ajoutant le nom de *Tonnerre* à « celui de *Clermont*, qui nous est commun, vous supprimiez le nom de « *Thoury*, qui est le *nom* DISTINCTIF *de votre branche*.

« En second lieu, mon cher cousin, on a de la peine à comprendre com- « ment, lorsque vous réclamez pour votre branche le droit d'ajouter à son « nom le nom de Tonnerre, vous supprimez dans le même moment *celui* « *qui la distingue*, en vous autorisant d'une lettre dans laquelle j'*avais pris* « *soin de vous le conserver ;* oubliant sans doute que dans cette lettre je « vous engageais à faire cesser des complications dont, au contraire, vous « avez fait naître un nouvel exemple.

« J'ignore si vous avez des motifs pour répudier un nom que vos pères « ont honorablement porté. Je ne le crois pas, mais ce serait, dans toutes « les hypothèses, *une affaire de famille*. Quant à moi, comme chef actuel « de la maison de Clermont, j'ai pour devoir de *maintenir de tous mes* « *efforts un nom* qui a droit à nos respects et que nous avons toujours « placé au rang des illustrations de notre famille.

« Je vous engage donc, mon cher cousin, à *le rétablir* pour vous et pour « vos enfants, et à faire ainsi renaître des rapports d'union et d'amitié « qui n'auraient jamais dû être troublés.

« Je vous renouvelle, mon cher cousin, l'assurance de mon sincère atta- « chement.

« Signé : Le duc de Clermont-Tonnerre. »

Glizolles, le 28 avril 1853.

Rien n'est plus curieux que cette lettre en présence des notes qui se publiaient en même temps dans tous les journaux de Paris.

Nous n'avons pas à relever l'erreur paternelle qui fait dire à M. le duc de Clermont-Tonnerre que son cousin *envoie des réclamations* aux journaux, et qui semble ainsi lui faire oublier que c'est son fils qui, le premier, a envoyé une *réclamation* alors que rien ne l'y sollicitait, et que son cousin n'a fait qu'obéir à la plus impérieuse nécessité en y répondant.....

Nous ne justifierons pas non plus le marquis de Clermont-Tonnerre d'*avoir fait intervenir* le duc dans le débat. Il avait dit seulement, et avec autant de raison que de convenance, que le comte Aynard aurait dû laisser à son père, chef honoré par tous de la branche ducale, le soin de soulever une contestation aussi grave.....

Et combien n'avait-il pas eu raison de le dire ! Voyez quelle confusion — cette intervention de la branche aînée en l'absence de son chef, et ce secours que viennent lui porter officieusement MM. de Clermont-Montoison et de Clermont-Mont-Saint-Jean, qui n'avaient que faire dans cette mêlée, voyez, disons-nous, quelle confusion tout cela fait naître ! Une question fort simple, soulevée très amicalement dans une lettre intime et qui consiste uniquement à savoir si la branche puînée des Clermont-Tonnerre joindra à ce nom — de *Clermont-Tonnerre* — le surnom de Thoury, dans un intérêt commun et pour éviter des confusions, se transforme tout à coup en une question d'usurpation de nom, question irritante de sa nature, blessante pour celui qui a la conscience de son droit... Ce n'est pas assez de soulever étourdiment cette question nouvelle ! elle est subitement portée dans la presse, devant un public à la fois indifférent et curieux, de façon qu'il y a nécessité désormais, pour l'honneur de chacun, qu'elle soit tranchée, non plus dans l'intimité de la famille, comme aurait pu l'être la première, mais avec l'appareil et l'éclat d'une décision judiciaire.

Certes, M. le marquis de Clermont-Tonnerre avait trop raison quand il faisait intervenir le nom du duc et quand il reprochait au comte Aynard de n'avoir pas attendu l'initiative

paternelle, qui se serait produite, nous n'en doutons pas, avec la haute modération de son caractère, sans aucun assortiment de bruit extérieur, et surtout sans ces variations qui donnent aux prétentions de la branche aînée une couleur si douteuse et si incertaine.

Car enfin, que disait M. le duc de Clermont-Tonnerre dans sa lettre du 24 mars, et que dit-il dans la lettre que nous étudions maintenant ? On le voit bien, et il faut qu'il le reconnaisse lui-même ; une seule et même chose. La branche aînée pense que le marquis de Clermont-Tonnerre doit ajouter à son nom de *Clermont-Tonnerre* celui de Thoury, qui est le surnom distinctif de cette branche.

A la vérité, l'illusion paternelle dont nous parlions tout à l'heure, ou peut-être le désir honnête de ramener la question à sa simplicité primitive, lui font écrire ces lignes un peu hasardées :

« Vous vous plaignez de ce qu'on *prétend* CONTESTER, dans la famille de Clermont, à la branche dont vous êtes le chef, « le « droit de *joindre* à son nom celui de *Tonnerre*. »

« LE FAIT N'EST POINT EXACT ! »

Comment ! Le fait n'est point exact ? — Quoi ! il n'est pas vrai que M. le comte Aynard a publié une note dans laquelle il affirme que la branche ducale a SEULE le droit de porter le nom de *Tonnerre !* Il n'est pas vrai que la seconde note en dit autant, avec plus de longueurs et de mielleux dans le style ? Il n'est

pas vrai que la branche du marquis Amédée de Clermont-Tonnerre y est très expressément et très intentionnellement qualifiée : « MM. de Clermont-Thoury ? »

En vérité, nous disions tout à l'heure que M. le duc avait la note de son fils sous les yeux en écrivant la lettre... Nous nous trompions sans doute, et l'on serait tenté de croire qu'il ne connaissait que notre réponse, et qu'on lui avait fait du surplus un récit atténué et inexact !

Quoi qu'il en soit, — rapport inexact ou illusion, — il nous affirme que nous nous trompons ; que nous exagérons nos griefs ; que l'on *ne prétend* pas CONTESTER le droit qui appartient à notre branche de joindre à son nom celui de *Tonnerre.*

Quelle est donc la contestation ? Comment du moins entend-il, lui personnellement, la poser ? Il l'explique très clairement, et cette explication est fort simple :

« *Ce que ma famille vous conteste,* ce que nous ne pouvons admettre, c'est qu'en ajoutant le nom de *Tonnerre* à celui de *Clermont,* qui nous est commun, vous supprimiez le nom de Thoury, *qui est le nom distinctif de votre branche.* »

En d'autres termes : vous vous appelez Clermont-Tonnerre, c'est votre droit, nous ne prétendons pas le contester ; moi, du moins, chef de la branche ducale, je le reconnais, malgré toutes notes contraires. Ce que je n'admets pas, c'est que vous supprimiez le nom de Thoury, nom distinctif de votre branche.

N'allons pas plus loin ; le restant de la lettre ne fait que con-

firmer ce langage, et nous nous retrouvons précisément au même point qu'avec la lettre du 24 mars précédent, sauf que celle-ci ne renfermait qu'un *désir* amicalement exposé, et que la seconde avait la prétention de *contester*, de *ne pas admettre*, en un mot ressemblait à une injonction bien plus qu'à un vœu.

Ainsi, M. le duc de Clermont-Tonnerre, tout en comprenant qu'il était sage d'enrayer le mouvement trop vif qui avait entraîné ceux de sa branche, et surtout qu'il était prudent d'abandonner la voie fausse et évidemment exagérée où ils s'étaient lancés, cédait lui-même, plus qu'il ne le voulait peut-être, à cet entraînement, — oubliant que ce qu'on peut accorder à la prière, ce qu'on peut faire de concessions à des relations de longue et mutuelle amitié, on ne l'accorde pas à des exigeances qui s'annoncent avec la raideur d'un droit.

Au surplus, cette lettre qui s'efforçait, dans le secret, de rétablir la question primitive et de supprimer, par un mot, celle qui venait d'être si nettement soulevée par les notes, cette lettre n'atténuait en rien la gravité de la situation publiquement faite à M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre. L'accusation d'usurpation restait ce que les journaux l'avaient faite..., et il attendait impatiemment que M. le duc de Clermont-Tonnerre, pressé par sa loyauté bien connue, rendît au débat son vrai caractère, et dît tout haut ce qu'il écrivait tout bas, à savoir : qu'on *ne prétendait pas* contester le droit au nom de *Tonnerre ;* ou plutôt, et en poussant la franchise jusqu'au bout : qu'on l'avait contesté, qu'on l'avait fait publiquement et par deux fois, — mais qu'on avait eu tort de le

faire, et que, quant à lui, chef de la branche ducale, il ne contestait pas ce droit et plaçait ailleurs la question.

M. le duc garda le silence !

Rien n'est pis qu'une situation équivoque; M. le marquis de Clermont-Tonnerre n'en pouvait vouloir pour lui-même, il fallait en sortir à tout prix.

Trois mois s'étaient écoulés, et la branche aînée, avertie par la déclaration formelle de M. le marquis de Clermont-Tonnerre qu'il entendait défendre son droit au nom de *Tonnerre* : la branche aînée qui répondait, par sa seconde note, qu'elle le contesterait. . . . *en temps et lieu*, et par l'organe de son chef, dans la lettre du 28 avril, qu'on *ne prétendait pas le contester*, — la branche aînée s'en tenait là — et ne bougeait point.

Il fallait sortir de cet impasse.

M. le marquis de Clermont-Tonnerre adressa alors, par acte du 29 juillet 1853, une sommation à M. le duc. Après avoir sommairement rappelé les faits qui précèdent, la sommation se terminait ainsi :

« ..... J'ai fait sommation à M. le duc de Clermont-Tonnerre de — dans trois jours pour tout délai — dire *s'il* ENTEND CONTESTER OU NON le droit qu'a le marquis de Clermont-Tonnerre de se qualifier ainsi et de transmettre à ses fils les titre, nom et armes de *marquis de Clermont-Tonnerre*.

« Lui déclarant que faute par lui de ce faire, ladite qualification sera censée *de lui reconnue* et que telle publicité que de droit sera donnée à la présente sommation. »

Il fallait répondre !...

Il semble, en reportant ses souvenirs sur les deux lettres de M. le duc de Clermont-Tonnerre, que la réponse était facile. Que pouvait-elle être sinon la reconnaissance d'un droit — reconnu déjà par deux fois dans ses lettres ? Il n'y avait qu'un mot à dire : je ne conteste pas votre nom, mais je demande que vous y joigniez un surnom qui distingue votre branche, et que vous vous appeliez doréuavant, vous et les vôtres : de Clermont-Tonnerre-Thoury.

Je vous le demande parce que c'est le désir de ma branche. — Je vous le demande parce que je dois « maintenir de tous « mes efforts un nom que nous avons toujours placé au rang « des illustrations de notre famille. » — Bien plus, M. le duc pouvait ajouter, s'il le pensait ainsi : Je vous le demande parce que c'est mon droit.

Il n'y aurait plus eu, entre nous, qu'à débattre ce prétendu droit, et tout eût été du moins clair, net et précis dans la situation.

Or, voici ce qu'il répondit :

« Soit déclaré à M. le marquis de *Clermont*-Thoury que « mon requérant (c'est M. le duc) *n'entend en aucune ma-*

« *nière lui* RECONNAITRE LE DROIT de porter les titre et nom de
« marquis de *Clermont-Tonnerre* ;

« Qu'*au contraire*, par des motifs à déduire, s'il y a lieu,
« devant qui de droit, mon requérant *conteste formellement* à
« mondit sieur marquis de *Clermont-Thoury* le droit de se
« qualifier marquis de *Clermont*-TONNERRE. »

Il est curieux et triste à la fois de rapprocher cet acte de la lettre qui l'a précédé de si peu de temps.

Dans la lettre, M. le duc de Clermont-Tonnerre écrit à M. le marquis de *Clermont-Tonnerre-Thoury;* dans l'acte, celui-ci n'est plus appelé que le marquis de *Clermont-Thoury*, comme dans la seconde note aux journaux : « MM. de Clermont-Thoury. »

Dans la lettre, M. le duc niait formellement qu'on prétendît contester à son cousin le droit d'adjoindre à son nom celui de *Tonnerre*. — *Le fait n'est point exact*, disait-il. Sans doute cette dénégation était étrange; mais plus l'assertion était hasardée, en présence de la note de son fils, plus elle témoignait et de l'opinion personnelle du duc sur ce droit qu'il disait qu'on ne contestait point et de son vif et sincère désir de resserrer la question dans les limites qu'il voulait maintenir. — Pour lui, le nom de *Tonnerre* était hors de cause : il appartenait aux deux branches; *on ne le contestait pas!* En d'autres termes, si quelques-uns le contestaient, ils avaient tort.

Voilà la lettre.

Et dans l'acte? — dans l'acte, M. le duc *entend contester*;

il conteste *formellement*..... — Après avoir, dans la lettre, dénié jusqu'au texte des notes pour ne pas sortir de ce qui était pour lui la question, il s'y rallie absolument, il les reproduit, il les épouse. Comme elles contestaient, il conteste. M. le marquis Amédée est *sans droit* à se qualifier *Clermont*-TONNERRE. Il est M. de *Clermont-Thoury*..... comme dans les notes.

Ces variations, ces tergiversations dans une question de cette nature, sur laquelle le chef de la maison de Clermont aurait dû être si précis, affectent péniblement.

Sans doute, et nous nous empressons de le reconnaître, la situation était difficile!... l'arène avait été ouverte avec fracas; M. le comte Aynard, sans y être provoqué par rien, alors que tout était calme autour de lui, avait tout à coup porté devant le public, en l'absence de son père, une accusation d'usurpation de nom contre ses parents.

La réponse digne et, par dessus tout, modérée de M. le marquis de Clermont-Tonnerre, qui en appelait au jugement de M. le duc, chef de la famille, plus encore qu'à celui des Tribunaux, — loin d'arrêter cette attaque si brusque et si étrange, semblait lui avoir donné un nouvel aliment; — à cette réponse avait succédé immédiatement une réplique dans laquelle M. le marquis de Clermont-Tonnerre et les siens étaient condamnés sans appel à rester «MM. de Clermont-Thoury.» «Veuillez, écrivait-on aux rédacteurs de journaux, donner place à cette note, *qui doit clore un débat inutile à prolonger*.» Suivait la sentence!

M. le duc, qui ne procède pas aussi lestement, n'avait rien

signé, et ajoutons, pour en être moralement sûrs, avait souffert de cette publication. — La forme l'avait certainement blessé comme elle nous blessait nous-mêmes ; et pour le fonds, il n'y adhérait point!..... il n'admettait pas qu'on nous contestât le nom de *Tonnerre*. Il l'admettait si peu qu'il nous le donnait à dessein en nous écrivant pendant cet éclat, protestant ainsi contre ceux qui essayaient de nous l'enlever, les démentant auprès de nous et allant même jusqu'à nous assurer *qu'on ne prétendait pas* nous le contester.

C'était bien, c'était loyal, c'était juste; mais ce n'était pas assez : disons mieux, ce n'était rien ! Cette rétractation timide et secrète, qui se cachait dans les plis d'une lettre intime, n'était rien, — tant que l'accusation contraire, publiée — non, à la vérité, par le chef de la famille, mais en son nom, restait debout sans un mot de lui qui vînt la rétracter devant le public, qui vînt même la modifier.

Devant cette situation — que nous reconnaissons délicate — celui qui s'intitule avec droit « le chef actuel de la maison de Clermont, » celui qui revendique hautement les devoirs que ce titre impose, celui dont l'autorité n'aurait certainement pas été méconnue dans sa propre branche, avait, nous osons le dire, à réprimer l'écart dont l'autre branche avait à se plaindre.

Il ne dit rien!... Il n'écrit rien!... Le chef de la maison de Clermont s'efface!.... Lui qui a *pour devoir*, dit-il, d'obtenir *par tous ses efforts* que nous conservions le nom de Thoury, ne fait aucun effort pour empêcher que, sous ce prétexte, on nous dépouille de celui de *Tonnerre*, qui nous appartient d'après

son aveu !... C'est à nous qu'il écrit : Vous êtes Clermont-Tonnerre comme nous ! — C'était bien, encore une fois ; mais nous le savions..... C'était à votre branche, c'était au public, devant lequel elle l'avait nié hautement, qu'il fallait l'écrire, et par là le chef de la maison de Clermont coupait court à tout procès.

Bien plus, comme il fallait enfin que la vérité se fit jour, et que nous ne pouvions rester dans cette situation équivoque d'un nom contesté et reconnu à la fois, contesté par le fils et reconnu par le père, contesté en public et reconnu en secret, nous demandons, par sommation, à M. le duc, de dire tout haut, comme il nous l'écrit à nous-mêmes, qu'il reconnaît notre droit au nom de *Tonnerre*, à ce nom que, d'après sa lettre, *on n'entendait pas nous contester*, — et à ce moment, — ainsi interpellé... Ah! l'embarras était grand ! Il fallait désavouer son fils ou se désavouer soi-même... Le fils n'est pas désavoué, le chef de la maison de Clermont s'efface encore, et le père se sacrifie : il *entend contester*, il conteste FORMELLEMENT !...

Cette réponse forçait le procès, et la branche aînée, engagée dans cette voie par l'enchaînement des faits que nous venons de rappeler, ne pouvait s'empêcher d'y tomber jusqu'au bout.

Une assignation est en effet lancée, — fort tard, à la vérité ; elle est du 3 septembre 1855 : plus de deux ans après les deux lettres de 1853, comme pour en affaiblir l'influence. Mais enfin, elle est lancée à la requête de M. le duc de Clermont-Tonnerre, de M. le marquis de Clermont-Tonnerre, et de M. le comte

Aynard, ses deux fils. Son but est d'obtenir du Tribunal qu'il fasse défense à MM. de Clermont-Thoury, — car la branche puînée est assignée dans tous ses représentants actuels et dans tous ses rameaux, — de prendre et porter à l'avenir le nom de *Tonnerre*, et qu'il soit procédé à la rectification de tous les actes de l'état civil où ce nom figurerait indûment.

Ce procès est grave autant que douloureux, et la question mérite d'être sérieusement étudiée.

Pour tout citoyen, le nom qu'il porte, le nom que lui ont transmis ses pères, est un patrimoine qui lui est cher. Mais nous ne serons pas démentis par nos adversaires, si nous ajoutons que quand ce nom est justement illustre, ce patrimoine emprunte quelque chose de plus sacré encore à la gloire de nos ancêtres.

Le NOM, disent les jurisconsultes, est *une propriété*. C'est plus que cela, dirons-nous : c'est une partie de nous-même ! Le nom s'attache à la personne, bien plus qu'il ne fait partie des biens; il marque et précise son individualité propre, — ou s'il est patronimique, — il marque et précise l'individualité de la famille, il la distingue de toutes les autres.

Une attaque dirigée contre notre nom, et qui tend à nous en dépouiller en tout ou en partie, est donc faite pour émouvoir. Il n'est pas jusqu'à ces mesures de *rectification des registres de l'état civil*, jusqu'à ces menaces de pages lacérées ou biffées

parce qu'elles nous décoraient d'un nom emprunté, qui ne blessent et ne révoltent celui qui l'a, jusqu'à ce jour, légitimement et noblement porté. Chacun sent instinctivement que cette sorte d'exécution, qui semble rappeler l'épée et l'écusson brisés du chevalier des anciens jours, coupable d'une félonie, l'atteindrait jusque dans les fibres les plus sensibles de son être!...

Nous ferons cependant taire toute émotion, et discuterons froidement notre droit; nous le devons à nos juges et à nous-mêmes.

Nous n'avons pas le temps d'examiner ici, et nous le regrettons, la question soulevée par la correspondance de M. le duc de Clermont-Tonnerre, la seule qu'il croyait alors pouvoir soutenir : La branche aînée pourrait-elle exiger que l'autre branche ajoutât un surnom au nom qui lui appartient, pour établir une distinction entre les deux? Cette prétention est abandonnée dans l'assignation; il n'est dès lors pas besoin d'en démontrer l'erreur, ce qui serait trop facile en rappelant quelques principes et la législation qui nous régit.

Nous avons seulement besoin de prier le Tribunal de noter que la question qui lui est soumise se détache absolument de celle-là, et qu'elle en doit rester parfaitement séparée. Être obligé d'ajouter un nom à celui qu'on porte, ou se voir retrancher tout ou partie de ce dernier nom, — sont deux choses si dissemblables ou, pour parler plus exactement, si contraires que nous avons droit de veiller à ce que la confusion ne se fasse pas un moment.

Nous nous en tenons à l'assignation. Sommes-nous ou ne sommes-nous pas *Clermont*-TONNERRE? Avons-nous le droit de joindre le nom de *Tonnerre* au nom de Clermont que, grâces à Dieu, jusqu'à présent, du moins, on ne nous conteste pas?— Voilà le procès.

Une observation préliminaire se présente.— Dans l'assignation, la branche aînée semble partir de ce point que le nom de *Tonnerre* ne lui peut être contesté, et se dispense, par conséquent, de la charge imposée à tout demandeur — de justifier de son droit, et même de son droit *exclusif*, à la chose qu'il revendique. M. le duc ne nous a pas dit encore avec quelque détail comment, pourquoi, depuis quel temps, en vertu de quels titres, lui ou les siens ont ajouté au nom primitif de la famille le nom de Tonnerre. Nous n'avons encore reçu aucune communication de ces titres; nous sommes donc obligés de faire à cet égard toutes nos réserves.

Est-ce à dire que nous voulons soutenir que la branche aînée n'a pas le droit de prendre et de porter le nom de *Clermont*-TONNERRE? A Dieu ne plaise!. . Nous croyons à son droit comme au nôtre; mais — pas plus qu'au nôtre. Entendons-nous donc : L'action de la branche aînée suppose un droit *exclusif* au nom de *Tonnerre*. « La branche ducale SEULE a droit à ce nom. » Voilà le point de départ du débat. Ce point de départ, il faut qu'elle l'établisse avant même de s'occuper de nous; et nous avons grand intérêt à le vérifier, car s'il arrivait, par hasard, qu'en justifiant de son droit elle justifiât du nôtre; s'il arrivait que ses titres fussent pareils aux nôtres, la durée pareille, la possession pareille, les reconnaissances pareilles, notre tâche

serait fort simplifiée ; nous n'aurions pas à renverser la demande, elle tomberait d'elle-même, sous les propres efforts de la branche qui la soutient.

Nous consignons donc ici les réserves les plus expresses sur ce point. Nous demanderons, et le Tribunal demandera lui-même à la branche aînée ses justifications et ses titres. Elle a le devoir de les faire connaître, d'asseoir son droit et de nous montrer comment aucune contestation ne peut l'atteindre. — Jusque là sa demande est prématurée.

Mais après ces quelques mots de réserves, destinés seulement à maintenir l'exactitude des positions respectives, nous ne faisons aucune difficulté d'aller nous-mêmes, et les premiers, au fond des choses, et de rechercher les origines de notre nom, car il paraît superflu de dire que le marquis de Clermont-Tonnerre et les siens ne sont pas accusés d'une usurpation personnelle, et qu'ils ne portent que les noms que leurs actes de naissance et ceux de leurs pères leur ont transmis. C'est aux temps anciens que remonte la difficulté ; c'est aux temps anciens qu'il nous faut remonter avec elle pour la résoudre.

Un mot d'abord sur l'origine des noms appelés *noms de famille*.

Cet usage d'un nom qui appartient à la fois à l'individu et à la famille, qui se transmet comme un héritage commun à tous ceux qui sont issus de même tronc et de même sang, d'un nom destiné à marquer une descendance tout entière, ne remonte

pas à des temps très-reculés. De même que, chez les peuples primitifs, les hommes n'avaient qu'un NOM, et que la famille, dans l'enfance des sociétés, n'avait pas de surnom commun à tous ses membres ; de même dans notre ancienne France, qui suivait en cela les coutumes de la Germanie, chacun se distinguait par un nom propre, individuel et unique.

« Il a été un temps, dit Merlin, temps qui n'est pas même « fort éloigné de nous, où les *surnoms* qui font aujourd'hui la « gloire et l'orgueil des familles, étaient inconnus parmi nous. »

Cet usage remonte seulement, d'après la plupart de nos historiographes, à la fin du dixième siècle, et encore fut-il d'abord assez confus.

L'hérédité des fiefs, amenée par le régime des bénéfices militaires, engagea les seigneurs qui en avaient été investis à ne plus se distinguer seulement par leur nom propre ou de baptême, mais aussi par le nom même du fief, — qui devint ainsi, pour eux, un *surnom*, comme l'appelle Merlin.

Dans les premiers temps où cet usage fut adopté, le surnom, pris ainsi par le seigneur investi du fief, n'était retenu, après lui, que par le fils aîné seulement.

Plus tard, il devint commun à toute la lignée du seigneur ; se transmettant à sa descendance directe ; la marquant, pour ainsi dire, d'un signe ; constituant, pour elle, une propriété inaliénable et indépendante désormais de la possession même du fief d'où le nom avait été originairement tiré par celui des an-

cêtres, qui, le premier, l'avait ajouté à son nom propre et personnel.

Dès ce moment, la famille, en France, eut un NOM, un nom patronymique, un nom commun à tous ses membres, et qui vint pour chacun s'ajouter au nom personnel ou de baptême, lequel fut dès lors appelé *prénom*.

C'était là un progrès de civilisation évident. La famille se constituait en unité sociale, et ses liens se resserraient par cela même.

Mais plus tard, à ce *nom de famille* vinrent, — par des causes qu'il est inutile de rechercher ici, s'ajouter à titre de *surnom*, ou même se substituer quelquefois des noms de fiefs ou de seigneuries que les divers membres de la famille empruntaient arbitrairement à des fiefs, terres ou domaines qu'ils possédaient par suite de successions ou d'achats, ou même par suite de mariage.

En un mot, les seigneurs firent, — après l'institution du *nom de famille*, — ce que leurs ancêtres avaient fait pour le créer.

Mais il faut se garder de confondre l'institution, qui était excellente, et l'abus qui ne pouvait plus tendre qu'à en paralyser les effets. — Les noms devenaient variables comme la possession des fiefs et le cachet de la famille disparaissait.

« ..... C'est un vilain usage et de très mauvaise conséquence

« en nostre France, écrivait Montaigne, d'appeler chascun « par le nom de sa terre et seigneurie, et la chose du monde « qui faict plus mesler et mescognoitre les races. Un cadet de « bonne maison, ayant eu pour son appanage une terre, sous « le nom de laquelle il a été cogneu et honoré, ne peult hon- « nestement l'abandonner. Dix ans aprèz sa mort, la terre s'en « va à un estrangier qui en faict de mesme; devinez où nous « sommes de la cognoissance de ces hommes..... Autant de « partages, autant de surnoms. Cependant l'originel de la tige « nous est échappé. » (1)

Aussi la législation a-t-elle toujours distingué soigneusement entre ces *surnoms* ou *titres* pris arbitrairement et empruntés au nom d'un fief possédé à un titre et dans un temps quelconque, et le NOM véritable et primitif de la famille, pris originairement par les ancêtres, conservé par les descendants, que le temps avait consacré, qui appartenait à toute la race, et qui ne dépendait plus, nous l'avons dit, de la possession du fief, — bien que le fief l'eût donné dans l'origine.

Cette licence de changer ainsi, sans aucune solennité, de nom et d'armes, fut même reprimée par un édit de Henry II, connu sous le nom d'ordonnance d'Amboise, laquelle fut rendue le 26 mars 1555. L'ordonnance porte, art. 9, que : « Pour « éviter la supposition des noms et des armes, défenses sont « faites à *toutes personnes*, de changer leurs noms et leurs ar- « mes, sans avoir obtenu des lettres de dispense et permission, « à peine de 1,000 livres d'amende, d'être punis comme faus-

---

(1) *Essais*, liv. I, ch. XLVI.

« saires et être exautorés et privés de tout degré et privilége « de noblesse. »

Cette ordonnance n'arrêta pas entièrement les abus, mais le principe était posé : nul ne pouvait changer régulièrement de nom et d'armes, sans lettres du prince, et les états généraux de 1614 proposèrent, dans le 162ᵉ article de leurs cahiers, ce que consacra l'édit de 1629 : « Qu'il fut enjoint à tous gentilshom- « mes de *signer en tous actes et contrats du* NOM *de leurs fa-* « *milles et non de leurs seigneuries, sous peine de faux et* « *d'amende arbitraire* (1). »

Tel était encore l'état de la législation en 1789. Nous n'avons pas besoin, pour notre sujet, de rappeler les lois postérieures; les anciennes nous suffisent. — Disons seulement qu'elles furent généralement mal observées et que les mœurs françaises ne les acceptèrent que difficilement. Elles suffisent néanmoins pour maintenir une différence profonde entre le *nom*, propriété inaliénable de tous les membres de la famille, que la loi protége de sa toute-puissante égide, et le titre de seigneurie que l'arbitraire y a souvent ajouté ou substitué, que les habitudes, plus fortes que les lois, ont pu consacrer, — mais qui ne peut être protégé par les mêmes règles et s'abriter sous aucun principe.

---

(1) Ces édits s'appliquèrent à tous, car le principe que le souverain seul peut autoriser un changement de nom est un principe de droit public; et c'est pour s'y conformer que le fils du procureur Rollet, nom auquel le vers du satirique avai donné une fâcheuse célébrité, sollicita du prince l'autorisation de changer de nom et l'obtint.

Ajoutons, pour terminer cette revue sommaire de la législation et des usages qui n'y étaient pas toujours conformes, que lorsqu'un surnom ou titre de seigneurie était ajouté, *sans autorisation du prince*, au nom et au titre de famille, il s'attachait essentiellement à la possession du fief, c'est-à-dire que le nom et le titre de la seigneurie ne se retenaient point quand le fief passait en d'autres mains. Ce ne fut guère que vers la fin du dix-septième siècle qu'on vit quelquefois cette anomalie d'un titre conservé, alors que le fief était aliéné ; et encore, dans ce cas, était-il d'usage de s'en réserver formellement et exceptionnellement le droit dans le contrat d'aliénation.

Ceci dit, il convient de nous rapprocher de la cause et du NOM qui en fait l'objet.

Sans parler de l'illustration de la maison de Clermont, il est permis, même à ceux qui en descendent, de rappeler qu'elle constitue l'une des plus anciennes maisons de France.

Au dixième siècle, les seigneurs de Clermont étaient qualifiés *barons de* CLERMONT *en Viennois et en Dauphiné*.

Depuis cette époque, le nom de *Clermont*, pris, on le voit, du fief de Clermont, comme *surnom*, ajouté au nom personnel dès les premiers temps où cet usage s'établit, a toujours été retenu par tous les membres et tous les descendants de la famille, et en a constitué le NOM, le nom primordial et unique.

Le premier surnom ou titre de seigneurie qui vint s'ajouter à

ce NOM, devenu déjà patronymique depuis trois siècles, résulte d'un traité du 20 juin 1340, passé entre Aynard, deuxième du nom, baron de Clermont, et Humbert, dauphin viennois.

Par ce traité, Aynard reçut du dauphin viennois la vicomté de *Clermont* en Trièves (1).

Le fils d'Aynard II (Geoffroy, deuxième du nom) fut donc baron de CLERMONT, par son nom et titre de famille, et vicomte de *Clermont* en Trièves, par nom et titre de seigneurie; il épousa, en 1350, Isabelle, fille de Guillaume de Montoizon. C'est ainsi, et par ce mariage, que la seigneurie de *Montoizon* entra dans la maison de Clermont.

Mais la branche aînée ne retint ni la seigneurie de Montoizon ni le titre qui s'y rattachait. Ce fut Antoine, troisième fils de Geoffroy, qui hérita de ce fief. Il décéda sans postérité, et le transmit, par testament, à Claude de Clermont, son neveu. Celui-ci, se conformant à l'usage que nous avons signalé, ajouta à son nom de *Clermont* le titre de seigneurie qui lui était transmis par testament, et devint le chef de la branche des Clermont-Montoizon, qui conserve encore ce nom.

Premier exemple, dans la maison de Clermont, de la transmission du titre de seigneurie avec la transmission de la propriété du fief par donation testamentaire, et de l'abandon du titre par la branche qui ne possède pas le fief.

---

(1) Anselme, t. VIII, p. 910.

Premier exemple, ajouterons-nous, de cette sorte de combinaison spéciale que nous retrouverons plus tard dans la formation du nom de *Clermont-Tonnerre,* à l'aide de laquelle un nom de fief vient, non pas seulement s'ajouter au nom, mais s'y incorporer, pour ainsi dire, pour ne faire plus qu'un nom composé (1).

Ces exemples, répétons-le, sont nombreux dans la plupart des grandes familles dont l'origine remonte à des temps reculés ; mais n'oublions pas qu'au point de vue du droit, le NOM primitif caractérisait seul la famille ; qu'il formait seul le nom patronymique (2); que les diverses branches n'étaient pas *obligées* d'y ajouter un titre de seigneurie quelconque ; que, loin de là, l'ordonnance de 1555 vint plus tard qualifier cet usage d'abus, et que l'édit de 1629 fit défense de signer de ces *surnoms* pris d'un titre de seigneurie, dans les actes et contrats, sous peine de *faux* et d'*amende arbitraire.*

La maison de Clermont nous fournit encore un exemple d'un titre de seigneurie pris au moment où la seigneurie entre dans ses mains, et abandonné quand elle se défait du fief.

Dans la descendance directe et dans l'ordre de primogéni-

---

(1) Nous pourrions saisir un autre exemple du même genre en étudiant la généalogie de la branche des Clermont-Montsaintjean, nom composé n'en faisant plus qu'un depuis des siècles, comme le nom de Clermont-Montoizon.

(2) *Nom patronymique*; nom commun à tous les descendants d'une race, et tiré du nom de celui qui en est le père… Se dit, chez les nations modernes, du *nom de famille*, par opposition aux *noms de terre* et *de fief* et aux *surnoms*. (Dict. de l'Acad.)

ture d'Aynard II, baron de Clermont, Antoine, premier du nom, épousa, le 25 mars 1439, Françoise de Sassenage, qui reçut de son aïeul, Antoine de Sassenage, la vicomté de *Tallard.*

Antoine de Clermont et Françoise de Sassenage, son épouse, firent donation de cette vicomté à Bernardin de Clermont, leur second fils, qui fut baron de Clermont, *vicomte de Tallard.*

Ce titre de *vicomte de Tallard* et la propriété du fief furent transmis de mâle en mâle dans la descendance de Bernardin jusqu'au dixième jour de mars de l'an 1600. A cette dernière époque, Charles-Henri de Clermont, arrière petit-fils de Bernardin, vendit la vicomté de Tallard à Étienne de Bonne, seigneur d'Auriac, lequel devint ainsi vicomte de Tallard. Les seigneurs de Clermont abandonnèrent ce titre au moment de la vente ; aucun des descendants du vendeur ne l'a porté, et la petite-fille d'Étienne de Bonne ayant épousé, en 1648, Roger d'Hostung, transmit le titre et la seigneurie à son fils *Camille,* né en 1652, qui fut l'illustre maréchal de Tallard.

Ainsi le nom et le titre de vicomte de Tallard, qui, pendant plus d'un siècle et demi, depuis 1439 jusqu'en 1600, avait été porté dans la maison de Clermont, non pas comme *nom de famille,* mais comme nom et titre de seigneurie, cessa de lui appartenir à ce moment par l'effet de l'aliénation de la seigneurie elle-même, et passa immédiatement, avec la propriété du fief, dans la maison d'Hostung.

Ce qui précède suffit pour établir ces points-ci :

1° *Le droit.* Il était incontestable. Le souverain seul pouvait permettre un changement ou même un supplément de nom; il était défendu aux seigneurs d'ajouter au nom patronymique, les noms et titres des seigneuries qu'ils pouvaient acquérir par mariage ou autrement ;

2° *Les usages.* Ils étaient variables, comme tout ce qui va contre la règle.

Quelquefois les seigneurs ajoutaient à leur nom un titre de fief et le gardaient, même en ne conservant plus le fief. D'autres fois, et le plus souvent, les seigneurs prenaient le titre avec la seigneurie et l'abandonnaient quand la seigneurie n'était plus dans leurs mains, comme il en a été dans la maison de Clermont du titre de vicomte de Tallard.

Nous avons à vérifier maintenant comment le comté de Tonnerre est entré dans la maison de Clermont; comment le titre de comte de Tonnerre s'est ajouté au titre de comte de Clermont, et comment, plus tard, ces deux noms ont fini par ne faire plus qu'un nom composé, porté comme *nom de famille* à une époque que nous retrouverons, par tous les descendants de Bernardin, baron de Clermont.

Il y a là des transformations successives qu'il faut saisir et que nous allons tacher d'expliquer.

Jusqu'à la fin du quinzième siècle, le nom et le titre de comte de Tonnerre étaient restés parfaitement étrangers à la maison de Clermont.

La descendance mâle des anciens comtes de Tonnerre s'étant éteinte en la personne de Milon, troisième du nom, sa sœur Ermangarde lui succéda dans le comté de Tonnerre et l'apporta en dot, en l'an 1045, à Guillaume Ier, comte de Nevers et d'Auxerre, lequel devint ainsi comte de Nevers, d'Auxerre et de Tonnerre.

Marguerite de Bourgogne, devenue au treizième siècle comtesse de Tonnerre, fit donation de ce fief à Guillaume de Châlon, son neveu, au mois de janvier 1292 (1).

Dans la descendance directe et masculine de Guillaume de Châlon, Louis, premier du nom, ayant épousé Marie de Parthenay, la comté de Tonnerre fut partagée entre leurs filles, Jeanne et Marguerite.

Marguerite de Châlon se maria à Olivier, seigneur de Husson.

C'est dans la descendance directe d'Olivier que nous rencontrons Charles de Husson, lequel épousa Antoinette de La Trémouille et donna le jour à *Anne de Husson*, qui devint comtesse de Tonnerre, après la mort de son neveu sans postérité.

En février 1496, Anne de Husson, comtesse de Tonnerre,

---

(1) Anselme, t. I, p. 544.

épousa Bernardin de Clermont, baron et vicomte de Clermont et vicomte de Tallard, que nous avons nommé tout à l'heure.

Disons immédiatement que M. le duc de Clermont-Tonnerre et M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre descendent l'un et l'autre, à un même degré, de cette souche commune; ils en forment tous deux la neuvième génération.

Le titre de *dame* ou *comtesse de Tonnerre*, personnel à Anne de Husson et que ne prit pas son mari, est constaté et lui est maintenu par le testament de ce dernier, en date du 15 septembre 1521. Nous citons ici quelques lignes de ce latin un peu barbare :

« Dominus Bernardinus de Claromonte... reliquit Posthumo « seu posthumis ventris magnificæ et generosæ dominæ, *Do-* « *minæ Annæ de Tonnerre*, ejus uxoris..... » Et plus loin : « Magnifica et generosa *Anna de Tonnerre*, ejus uxor dilecta « sit domina, rectrix... quoad ipsa vixerit omnium et singulorum « bonorum (1)... »

— Voici le comté de Tonnerre se rapprochant, pour la première fois, de la maison de Clermont par Anne de Husson.

Suivons :

Bernardin de Clermont et Anne de Husson, comtesse de Tonnerre, eurent un grand nombre d'enfants.

---

(1) Copie de ce testament fut collationnée sur l'original le 13e jour d'août 1580, à la requête de haute et puissante dame Louise de Clermont, comtesse de Crussol et de Tonnerre.

Nous n'en rappelons que trois : — Antoine, troisième du nom (auteur de M. le duc, demandeur au procès); Julien (auteur de M. le marquis Amédée, défendeur), et Loyse de Clermont, leur sœur.

Le comté de Tonnerre devint l'héritage des enfants de Bernardin.

Loyse de Clermont, leur sœur, racheta les parts de ses frères et sœurs dans le comté de Tonnerre ; elle le porta en mariage à François du Bellay, qui fut, par suite, *comte de Tonnerre*, et mourut sans postérité. En 1556, sa veuve épousa, en secondes noces, Antoine de Crussol, duc d'Uzès, lequel mourut en 1573, laissant Loyse de Clermont, comtesse de Tonnerre, veuve pour la seconde fois, et ne conservant d'enfants ni du premier ni du second lit. Elle mourut elle-même, en 1596, après avoir disposé du comté de Tonnerre, comme nous l'allons dire.

Antoine, l'un des fils de Bernardin de Clermont, et d'Anne de Husson, baron et vicomte de Clermont, et comme son père *vicomte de Tallard*, fut nommé *comte* de Clermont par lettres patentes de Henry II, du mois d'octobre 1547. — Jamais, on le comprend bien, il ne songea à prendre le titre ou le nom de *comte de Tonnerre*, le fief étant dévolu à sa sœur Loyse.

Il eut, de son mariage avec Françoise de Poitiers, deux fils : Claude et Henry. — Claude, l'aîné, fut tué, à la bataille de Moncontour, sans laisser de postérité.

Le second, *Henry*, devenu, par la mort de son frère, l'aîné

de la maison de Clermont, fut créé duc et pair par lettres patentes du 1[er] mars 1571.

Il était dit dans ces lettres : « Le Roi a accordé et accorde « l'érection du *comté de Clermont*, la plus ancienne et la pre- « mière baronnie du Dauphiné, en *duché-pairie* de France, « en faveur de CLERMONT le fils, en faisant que le sieur comte « de Clermont son père *lui délaisse ledit comté.* »

Mais *Antoine*, comte de Clermont, père de Henry, ne voulut pas se dessaisir du comté de Clermont. Ce refus rendait les lettres patentes sans objet, et le brevet de duché-pairie tombait. Ce fut alors que la duchesse d'Uzès, *comtesse de* TONNERRE (Loyse de Clermont), tante de Henry, fit avec ce dernier un accord par suite du quel — de nouvelles lettres patentes furent expédiées l'année suivante, sous la date du 10 juin 1572. On lit dans celles-ci : « Et à cause que ledit sieur comte de Cler- « mont, père, faisait difficulté de laisser à son fils le comté de « Clermont, le Roi a donné à son fils un *brevet* d'érection de « la *comté de Tonnerre* en duché-pairie de France (1). »

Il suffirait de ces lettres patentes, de 1571 et 1572, pour démontrer la distinction que nous avons déjà signalée, entre le nom et le titre de famille, et le nom et le titre de seigneurie.

Henry, comte de Clermont, conservait son nom et son titre de famille, et y ajoutait ceux de *duc de Tonnerre*, par autorisation du souverain.

---

(1) Anselme, t. V, p. 802.

Disons de suite qu'Henry de Clermont mourut l'année suivante; que, faute d'enregistrement et d'entérinement des lettres patentes de 1572, le titre de *duc de Tonnerre* s'éteignit avec lui (l'érection de ce duché-pairie n'étant qu'une érection à brevet), et que la seigneurie de Tonnerre, *redevenue comté*, rentra dans les mains de la duchesse d'Uzès, comme avant cette érection passagère.

Henry de Clermont, duc de Tonnerre pendant quelques jours, laissa un fils, — *Charles-Henry*, — qui ne fut, lui, *du chef de son père*, cela est évident, ni duc ni comte de Tonnerre. Il était, — comme ses aïeux, — comte de Clermont, vicomte de Tallard; et même il perdit ce dernier titre, nous l'avons vu plus haut, par la vente qu'il fit de la vicomté de Tallard au seigneur d'Auriac, en l'année 1600.

Mais sa grand'-tante, Loyse de Clermont, duchesse d'Uzès, comtesse de Tonnerre, mourant en 1596, l'institua son héritier, lui transmettant ainsi le comté de Tonnerre, par succession.

Il ne paraît pas qu'il ait accepté cette succession.

Mais il se rendit *adjudicataire*, le 8 mars 1603, du comté de Tonnerre, dépendant de cette succession, et devint ainsi possesseur, par voie d'achat, et du fief et du titre.

Il fut le premier, dans la maison de Clermont, qui prit après cette acquisition, avec le nom et titre de comte de Clermont, le titre de comte de Tonnerre.

Et ici, ne confondons pas; nous ne disons pas : comte de *Clermont-Tonnerre;* les deux noms ne sont pas encore mêlés en un seul. Nous retrouverons plus tard la transformation, mais nous n'y sommes pas encore. Charles-Henry fut comte de Clermont de ses nom et titre de famille, et comte de Tonnerre des nom et titre du fief acquis par lui.

Promu chevalier des ordres du Roi, le 14 mai 1633, il est dénommé dans la promotion : Charles-Henry, comte de Clermont, *comte de Tonnerre, marquis de Cruzy.*

Charles-Henry de Clermont eut deux fils : *François,* l'aîné; *Roger,* le second. — C'est de ce second fils, Roger, que descend, par une branche puînée, M. le duc de Clermont-Tonnerre, notre adversaire.

François, l'aîné, succéda seul à son père dans les nom et titre de comte de Tonnerre, comme dans la possession de la seigneurie. — Il fut promu, le 31 décembre 1661, dans l'ordre du Saint-Esprit, et qualifié, dans la promotion, comte de Tonnerre et de Clermont; il mourut en 1679, laissant trois enfants mâles.

Roger, son frère, est-il besoin de le dire? ne prit jamais et ne pouvait pas prendre le nom de comte de Tonnerre; il fut Roger de Clermont, marquis de Cruzy.

François, avons nous dit, eut trois fils : le premier, Charles-Henry, blessé mortellement au siége de la Bassée, en 1647, et qui ne laissa point de postérité.

Le deuxième, Jacques, qui a continué la descendance; et le troisième, François, plus tard évêque de Noyon.

Jacques, — après la mort de son frère aîné, et point avant, — prit le titre de comte de Clermont ET DE Tonnerre, et posséda la seigneurie comme l'avait fait son père, qui la tenait lui-même du sien.

Il la transmit à son fils AÎNÉ, *François-Joseph,* lequel fut, à son tour, comte de Clermont ET DE *Tonnerre.*

François-Joseph VENDIT la seigneurie de Tonnerre, en 1684, à M. le marquis de Louvois.

Par cette vente, le fief ou comté de Tonnerre, dont le titre avait été porté par *les aînés seuls* des quatre générations qui l'avaient possédé, depuis 1603, époque de l'acquisition qu'en avait faite Charles-Henry dans la succession de Loyse de Clermont, jusqu'à la vente de 1684 par François-Joseph, son arrière petit-fils, sortit DÉFINITIVEMENT de la maison de Clermont pour n'y plus rentrer, et devint désormais un fief de la maison de Louvois.

Voilà l'historique fort simple de la seigneurie de Tonnerre dans ses rapports avec la maison de Clermont. — Deux mots le résument:

Elle entre, pour la première fois, dans la famille, par Anne de Husson, *comtesse de Tonnerre,* épouse de Bernardin de Clermont, vicomte de Tallad, nos auteurs communs;

Elle passe immédiatement dans les mains de Loyse de Clermont par un partage avec ses frères qui n'en retiennent ni la propriété ni le titre;

Après une érection en duché-pairie qu'il faut oublier, puisqu'elle n'eut aucune suite, le fief est *acheté* par Charles-Henry de Clermont, qui prend dès lors, et prend seul, le titre de comte de Tonnerre.

Il le transmet, avec le fief, à François, son fils AÎNÉ. Son second fils Roger, marquis de Cruzy, d'où descend M. le duc de Clermont-Tonnerre, n'y a aucun droit et n'y prétend rien. François transmet, à son tour, le comté et le titre à son fils *aîné* qui les transmet au sien, lequel VEND le fief à la famille de Louvois, en 1664, sans aucune réserve relative au titre.

De ce moment, il n'est plus question, dans la famille de Clermont, du comté de Tonnerre; il n'y rentre plus.

Ceci bien compris, on se demande, et nous avons à dire, comment ce titre se retrouve encore dans la famille, ou plutôt comment ce nom est venu s'ajouter et s'incorporer au nom de Clermont, pour n'en faire plus qu'un seul.

Jusqu'à la vente de 1684, on vient de le voir, il n'en avait pas été ainsi. Le possesseur du comté de Tonnerre portait, et portait SEUL, non pas le nom de Clermont-Tonnerre, mais le NOM de Clermont et le *titre* du fief, le titre de comte de Tonnerre.

A dater de cette vente, il semble que ce titre devait disparaître, ainsi qu'il en avait été de celui de vicomte de Tallard, supprimé dans la famille, en 1600, époque de la vente de la seigneurie de ce nom. C'était désormais au marquis de Louvois et à ses descendants à prendre le nom et le titre de comte de Tonnerre.

Il n'en fut pas ainsi ; il en fut tout autrement. C'est *à dater de cette vente*, qui dépossédait la maison de Clermont de la comté de Tonnerre, que le nom de *Tonnerre* va devenir non plus *un titre de seigneurie* ajouté au nom par les seuls héritiers du précédent possesseur et par l'*aîné* d'entre eux seulement, mais *un vrai nom de famille*, une partie intégrante du *nom* de toutes les branches issues de Bernardin de Clermont, et d'Anne de Husson, *comtesse de Tonnerre*, et se rattachant à ce tronc commun.

En vertu de quelle convention cela se passa-t-il ainsi? Nous ne saurions le dire..... Est-ce — que les descendants d'Anne de Husson voulurent marquer de cette façon leur commune origine ? est-ce — qu'ils jugèrent bon de ne pas perdre le bénéfice d'un nom illustre, et pour reproduire ici les expressions même des deux lettres que M. le duc de Clermont-Tonnerre adressait à son cousin dans une question analogue « pour maintenir un « nom qui avait droit à tous leurs respects et qu'ils avaient « toujours placé au rang des illustrations de la famille ? » Ce sont là les raisons les plus probables.

Les Clermont du dix-septième siècle pensaient, sans nul doute, sur ce dernier point, comme ceux du dix-neuvième.

Quoi qu'il en soit, il suffit d'établir ce fait, que l'appropriation du nom de *Clermont-Tonnerre*, comme nom de famille, à tous les descendants de Bernardin et de la comtesse de Tonnerre, sa femme, se réalisa immédiatement après la vente, et c'est ce que nous allons établir en quelques mots.

Disons quel était, en 1684, l'état de la descendance de Bernardin et de la comtesse de Tonnerre.

Deux fils seulement de Bernardin avaient eu de la postérité : *Antoine*, troisième du nom, et *Julien*.

1° D'Antoine descendaient, par ordre de primogéniture :

Le vendeur du fief, *François-Joseph*, lequel avait deux fils;

Et *François*, évêque et comte de Noyon, oncle du vendeur, comme frère puîné de son père.

D'Antoine encore, mais par une branche puînée, par *Roger* de Clermont, marquis de Cruzy, lequel n'avait possédé ni le titre ni la seigneurie de Tonnerre, et n'en avait pu rien transmettre à sa descendance :

Gaspard de Clermont, marquis de Cruzy, comme Roger son aïeul.

2° De Julien, second fils de Bernardin et d'Anne de Husson, descendait parallèlement au vendeur :

Louis-Joseph de Clermont, comte de Thoury.

Tels étaient donc, au moment de la vente, les Clermont descendants de Bernardin et d'Anne de Husson.

François-Joseph, le vendeur de Tonnerre; Gaspard, petit-fils de Roger, marquis de Cruzy, et Louis-Joseph, descendant de Julien, étaient tous trois, au même degré, descendants de Bernardin et de la comtesse de Tonnerre. Ils formaient tous trois la sixième génération.

L'évêque de Noyon, étant oncle du vendeur, se rattachait au tronc commun par un degré de moins.

Enfin, les fils du vendeur s'en éloignaient par un degré de plus, mais ils étaient la continuation directe de la branche aînée.

Tel était l'état de la famille en 1684, lors de la vente du fief de Tonnerre.

Qui donc, à ce moment, pouvait retenir le nom et le titre de comte de Tonnerre?

Pour parler rigoureusement : personne, puisque le fief disparaissait.

Mais, — en n'invoquant que certains usages qui commençaient à s'introduire à cette époque, — qui le pouvait? — Il est clair que le vendeur, le vendeur seul, pouvait retenir le titre qu'il avait longtemps porté et le transmettre à ses enfants mâles.

Et son oncle l'évêque?..... et ses cousins des autres branches?..... le petit-fils de Roger, *marquis de Cruzy*; — le descendant de Julien, *comte de Thoury*? — le pouvaient-ils? quand le vendeur portait encore ce titre, après avoir SEUL possédé le fief? quand il avait des enfants mâles, lesquels pouvaient en avoir à leur tour? Ils ne le pouvaient faire, c'est trop évident, que par l'assentiment de celui qui avait reçu de son père, qui avait porté lui-même et qui portait encore le titre de comte de Tonnerre, pour avoir possédé le fief.

Or, que se passa-t-il? Que nous révèlent les actes les plus authentiques postérieurs à la vente de 1684?

Le vendeur conserva son titre : *Comte de Clermont* ET DE *Tonnerre*, et il mourut, le portant ainsi, comme de tout temps, le 30 octobre 1705.

Quant aux autres, ils ne prirent pas le titre de comte de Tonnerre, mais le nom simple de *Clermont* se transforma en celui composé de *Clermont-Tonnerre*.

1° Le fils aîné du vendeur, Philippe Aynard, mort *seulement* en 1751, sans postérité masculine, était le comte de *Clermont-Tonnerre*.

Il eut trois filles; elles s'appellèrent toutes les trois *Clermont-Tonnerre*.

Notez ceci : Les filles, à qui on n'entendait transmettre aucun titre, mais *un nom*, reçurent celui de Clermont-Tonnerre.

2° Le second fils du vendeur (il ne s'agit plus de l'aîné de la branche) porta le même nom.

3° L'évêque de Noyon, oncle du vendeur (l'oncle! le frère *puîné* du comte de Clermont ET DE Tonnerre!) fut reçu à l'Académie Française après la vente, le 13 décembre 1694, sous le nom de *Clermont-Tonnerre*. Il fut promu commandeur de l'ordre du Saint-Esprit le 1er janvier 1696. Dans la promotion, il est dénommé : François de *Clermont-Tonnerre*.

4° *Gaspard* de Clermont, petit-fils de Roger, *marquis de Cruzy*, dont le père n'avait jamais été non plus que Clermont, marquis de Cruzy, Gaspard, né en 1688, — c'est-à-dire quatre ans après la vente, — se marie, le 9 avril 1714, avec la fille du marquis de Novion. Dans son contrat de mariage, il est dénommé marquis de *Clermont-Tonnerre*.

5° Enfin, *Louis-Joseph*, descendant de Julien de Clermont (deuxième fils de Bernardin), se marie en 1717, et le nom de *Clermont-Tonnerre* lui est donné dans ce contrat.

Ainsi, après la vente du fief de Tonnerre, quand il passe dans d'autres mains, quand il devient un fief de la maison de Louvois, — tous les représentants de la maison de Clermont, tous ceux, voulons-nous dire, qui se rattachent, *par une origine commune*, à Bernardin de Clermont et à Anne de Husson, comtesse de Tonnerre, tous ces rameaux du même tronc, — prennent en même temps, non pas comme un titre nouveau, — qui ne pouvait leur appartenir, — mais comme un complément du nom qui leur était commun, ce nom de *Tonnerre* qui vient

s'annexer, s'incorporer, dans tous les actes, à celui de Clermont, et n'en formera plus qu'un désormais.

Et cela, — qu'on le remarque, — en présence, sans le contredit, avec l'assentiment du dernier possesseur du fief de Tonnerre; en présence et avec l'assentiment de ses deux fils, qui pouvaient eux-mêmes laisser une postérité masculine, et n'y ont fait néanmoins nul obstacle.

Rien n'est plus démonstratif de la *cause* de cette transformation, telle que nous la signalions tout-à-l'heure, et de la convention tacite qui y présida, que la simultanéité du même fait dans les trois branches descendant d'Anne de Husson, concordant avec la vente du fief, c'est-à-dire avec le moment même où le titre échappait à la branche aînée.

Que s'est-il passé depuis ce temps?

Depuis ce temps, le NOM de Clermont-Tonnerre s'est transmis dans les trois branches *à tous les descendants* aînés ou puinés, mâles ou filles, sans distinction.

1° Les deux fils du vendeur du fief l'ont porté, l'un et l'autre, jusqu'à leur décès, et l'aîné, nous l'avons dit, l'a transmis à ses trois filles.

2° Gaspard, devenu le maréchal duc de Clermont-Tonnerre, l'a transmis à son fils Charles Henry-Jules.

Celui-ci l'a transmis à ses trois enfants; remarquez-le bien :

à ses trois enfants. Ce n'est plus *un titre* passant à l'aîné seulement : c'est *un* NOM appartenant de plein droit à tous.

Ces trois enfants l'ont transmis à leurs fils; notamment le troisième, *Gaspard-Paulin*, l'a transmis au sien, M. Aimé-Marie-Gaspard duc de Clermont-Tonnerre, notre adversaire actuel.

3° Enfin, Louis-Joseph, descendant de Julien, notre auteur, a de son côté transmis le nom de Clermont-Tonnerre à ses deux fils, Charles Louis-Joseph, et Louis-François-Gabriel.

Ce dernier, le plus jeune, pour en parler d'abord, l'a transmis à son fils et à *ses deux filles*, Louise-Élisabeth-Marie de *Clermont-Tonnerre*, et Charlotte de *Clermont-Tonnerre.*

Nous verrons tout à l'heure comment son fils en a disposé.

Quant à l'aîné des fils de Louis-Joseph, il a également transmis le nom de Clermont-Tonnerre à son fils Charles-Louis-Nicolas, lequel l'a transmis à son tour au marquis Amédée-Marie de Clermont-Tonnerre, aujourd'hui obligé de le défendre contre son cousin.

Le duc et le marquis, on le voit, remontent l'un et l'autre à Bernardin et à la comtesse de Tonnerre, son épouse, par un même nombre de générations, et sont leurs descendants au même degré.

Voilà par quelles transmissions, de même nature et de même date, les descendants de Roger de Clermont marquis de Cruzy,

et les descendants de Louis-Joseph de Clermont comte de Thoury, ont reçu les uns et les autres le nom de *Clermont-Tonnerre.*

Voilà comment Gaspard, auteur du duc, et Louis-Joseph, notre auteur, prirent en même temps, en présence et, sans nul doute, avec l'assentiment du comte de Tonnerre ou de ses enfants, ce nom de *Tonnerre* que n'avaient pas porté leurs pères, et l'incorporèrent à celui de Clermont.

Nous ne présenterons pas d'excuse au Tribunal pour cet exposé généalogique, quelque long et fastidieux qu'il puisse lui paraître; du moins nous ne lui en offrirons qu'une : il était nécessaire !...

Il fallait montrer comment, en quel temps, par quelle cause facile à comprendre, par quel accord commun, le nom primitif de *Clermont* s'est transformé, par une sorte d'appropriation convenue et acceptée par tous, en celui de *Clermont-Tonnerre.*

Il fallait montrer combien nous avons eu raison de dire, en commençant, que les droits des deux parties dans le procès étaient les mêmes; les mêmes dans leur origine, les mêmes dans leur durée, les mêmes dans leur cause, comme leur possession est la même; entre elles, et elles auraient bien tort de l'oublier l'une ou l'autre, tout est commun : les droits, le nom et le sang.

Et maintenant, voici que près d'un siècle et demi a passé de-

puis que ce nom de Tonnerre est venu, pour tous les descendants d'Anne de Husson, se joindre et se lier indissolublement au nom primitif de Clermont.

Quelle discussion s'est jamais élevée entre tous ceux qui l'ont porté? Quelle réclamation s'est produite? A quel moment une protestation a-t-elle été essayée?... Un siècle s'est écoulé tout entier; le second a vu la moitié de son cours sans qu'un mot, un doute, une difficulté se soient fait jour...

Ah! qu'on ne nous dise pas, comme dans la note aux journaux, que M. le duc de Clermont-Tonnerre, « sans admettre « un droit qu'il n'a point reconnu, mais, désireux de conser- « ver une union qui lui est chère, a toujours évité de soulever « la question. » Nous pourrions répondre que l'union ne se conserve pas dans les équivoques, et qu'une explication franche, une réclamation à la fois ferme et affectueuse ne sont pas choses à briser des liens chers à tous et qui reposent sur d'autres bases qu'une conformité de nom qui serait douteuse. Non, non! défendre son droit, défendre son nom, le protéger et le garantir de toute usurpation pour soi-même et pour sa famille, c'est un devoir étroit qui ne prendra jamais le nom d'aggression tracassière ou mesquine, et dont un esprit mal fait et injuste pourrait seul se plaindre. M. le duc a toujours trop estimé son cousin, Dieu merci! pour qu'il ait pu croire un instant qu'en accomplissant ce devoir il romprait l'union que cette estime avait cimentée. — Après tout, quand on a l'honneur de s'appeler Clermont-Tonnerre, et qu'on croit l'avoir *tout seul,* on a bien le droit de dire à ceux qui ne s'appelleraient pas ainsi : « Ne prenez pas mon nom », sans les fâcher...

Mais notre observation va plus loin, et il ne s'agit pas ici des sentiments conciliants de M. le duc; il s'agit d'une possession plus que séculaire et des ancêtres de M. le duc qui l'ont connue et acceptée, — comme nous prouverons tout à l'heure qu'il l'a reconnue et acceptée lui-même.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que les descendants de Julien de Clermont, baron de Thoury, s'appellent Clermont-Tonnerre. Ils portent ce nom depuis que les descendants de Roger, marquis de Cruzy, le portent eux-mêmes, et tout aussi ostensiblement, tout aussi légitimement.

Suivons les actes.

En 1717, *Louis-Joseph* le prend dans son contrat de mariage, c'est-à-dire dans l'acte le plus solennel qui puisse engager la famille, comme *Gaspard* l'avait pris, trois ans auparavant, dans un acte de même nature, — et par les mêmes raisons, par le même droit.

Le 6 août 1736, le même *Louis-Joseph* marie sa fille aînée.

On lit dans le contrat : « En présence de haut et puissant « seigneur, messire Louis-Joseph, chevalier, marquis de « Clermont-Tonnerre, comte de Thoury, seigneur de Bertan- « gle, etc., et sa fille y est dénommée :

« Noble demoiselle Louise-Catherine de Clermont-Tonnerre, « sa fille aînée. »

Le 2 octobre 1746, il marie une fille plus jeune. Le contrat

porte : « En présence de Louis-Joseph, marquis de *Clermont-* « *Tonnerre*, comte de Thoury, seigneur de Bertangle, etc. »

La fille est dénommée : « Noble demoiselle Charlotte-Made- « leine de *Clermont-Tonnerre.* »

Le 3 janvier 1750, mariage du fils aîné avec la fille du marquis de Lameth.

Le contrat porte : « Très haut et très puissant seigneur « *Charles-Louis-Joseph*, marquis de *Clermont-Tonnerre*, fils « aîné de très haut et très puissant seigneur Louis-Joseph, « marquis de *Clermont-Tonnerre*, etc., assisté de très haut et « très puissant seigneur messire Louis-François-Gabriel de « *Clermont-Tonnerre*, son frère, capitaine au régiment de « Clermont-Tonnerre, cavalerie. »

Charles-Louis-Joseph a un fils à son tour. Celui-ci se marie, le 24 novembre 1777, avec la fille du marquis d'Estourmel. On lit dans l'acte :

« Charles-Louis-Nicolas, comte de *Clermont-Tonnerre*, fils « de Charles-Louis-Joseph, marquis de *Clermont-Tonnerre*, « comte de Thoury, seigneur de Bertangle, etc., et de dame « de Lameth. »

Charles-Louis-Nicolas est le père du marquis Amédée de Clermont-Tonnerre.

M. le marquis Amédée s'est marié lui-même, l'an XII de la

République ; il ne s'agissait plus alors de se parer de titres usurpés. — Seulement on conservait son nom (fût-il compromettant).

Acte de mariage « d'Amédée-Marie de *Clermont-Tonnerre*, « propriétaire, né à Bertangle, fils de feu Charles-Louis-Ni- « colas de *Clermont-Tonnerre*, ancien militaire, et de dame « d'Estourmel, son épouse. »

Et qui trouvons-nous au rang des témoins ? — Nous ne disons pas des signataires officieux, — mais des témoins *instrumentaires* de l'acte ? Non pas M. le duc de Clermont-Tonnerre actuel : on nous dirait encore peut-être que sans reconnaître ni le nom, ni le droit, il n'a pas voulu soulever la question.... Ce n'est pas lui : c'est « M. *Jules-Gaspard-Aymard* de Clermont- « Tonnerre, propriétaire.... cousin de l'époux du côté pater- « nel. » Or, ce témoin instrumentaire qui affirme et atteste les noms de l'époux, comme les siens propres, qui les proclame identiques, c'était alors le chef de la branche aînée, le fils du frère aîné du père du duc actuel ; celui qui a transmis le titre de duc à notre adversaire ; celui par conséquent qui plus qu'aucun autre avait charge de maintenir et de préserver le nom et les droits de sa branche.

Si nous nous rapprochons plus encore de notre temps, et sans rappeler ici les lettres nombreuses de M. le duc à son cousin, qui toutes consacrent la reconnaissance du nom, soit qu'elles s'adressent au parent, soit qu'émanées du ministre de la guerre elles s'adressent à l'officier, — nous rencontrons un autre contrat que nous pouvons dire tout récent. Il porte la date du

21 décembre 1830 ; c'est le contrat de mariage de « demoiselle « Amédée-Marie-Philippine de *Clermont-Tonnerre*, issue de « M. Amédée-Marie, marquis de *Clermont-Tonnerre*, et de « dame d'Imécourt. » Il s'agit, on le voit, de la propre fille de M. le marquis Amédée.

Eh bien, ce contrat porte les signatures de M. le duc et de madame la duchesse de Clermont-Tonnerre.

Ainsi, depuis cent cinquante ans, ce nom de Clermont-Tonnerre a été pris et porté par nous et nos pères, publiquement, paisiblement, authentiquement ; reconnu, accepté, consacré par ceux qui l'avaient pris et le portaient comme nous, et qui le contestent aujourd'hui.

Vainement nous dit-on : les noms sont une propriété inaliénable, imprescriptible, incessible ; nous le savons bien, et voilà pourquoi nous défendons le nôtre. — Mais il ne s'agit pas de cela. Il s'agit, pour vous, d'expliquer comment cette succession de faits patents et séculaires peut s'allier avec un défaut de droit ; comment vous les auriez soufferts si le vôtre avait été exclusif ; comment il a fallu un siècle et demi à votre branche pour découvrir qu'elle était victime d'une usurpation si peu masquée ; comment elle a trempé elle-même, et par tous ses membres, dans cette usurpation qui la dépouillait. Voilà ce que vous n'expliquerez pas ; et de cette masse de faits, aussi bien que de ce que nous venons de voir sur la formation même du nom de Clermont-Tonnerre, sur ses causes et sur sa date ; — de cette masse de faits et de votre silence plus que séculaire, il s'élève un cri pour toutes les consciences, comme pour la vôtre : Le droit était le même !

Un dernier mot, ou plutôt un dernier fait qui a une extrême importance, en ce qu'il touche à la question même du nom de notre branche de la façon la plus solennelle ; que M. le duc y joue un rôle direct, et que la justice y intervient.

Louis-Joseph, notre auteur, celui qui prit dans son contrat de mariage le nom de Clermont-Tonnerre, en même temps et avec le même droit que son cousin Gaspard et l'évêque de Noyon, — Louis-Joseph eût deux fils : Charles-Louis-Joseph l'aîné, dont descend directement M. le marquis Amédée, et Louis-François-Gabriel puîné.

Ce dernier s'appela, comme son aîné, *Clermont-Tonnerre*, tout comme les trois enfants de Gaspard l'avaient fait... Nous l'avons déjà dit, les NOMS ne se divisent pas, si les titres se divisent, et *Clermont-Tonnerre* n'était plus qu'un nom.

Or, ce puîné Louis-Gabriel eut un fils, *Louis-François-Marie*, comte de Clermont-Tonnerre-Thoury (1), et une fille, Adélaïde de Clermont-Tonnerre (2).

---

(1) On voit ainsi que, dans la descendance de Julien, baron de Thoury, ce *titre* ou *surnom* de Thoury a été pris par le fils de Louis-Gabriel, chef du rameau puîné de cette branche : ce qui explique peut-être comment M. le marquis Amédée ne prend pas ce surnom qui, pour éviter des confusions d'un côté, en ferait naître de l'autre.

(2) On voit, par tous les actes de naissance des filles de la maison de Clermont, la différence du nom et des titres. Dans aucune branche, on ne leur donne le surnom ou titre de seigneurie *Cruzy* ou *Thoury*, les filles n'y ayant point droit. Mais toutes sont dénommées *Clermont*-TONNERRE. Ce n'est plus qu'un NOM.

Ce fils se maria, en 1784, avec la demoiselle Marie-Françoise de Froger, et ne conserva point d'enfants de ce mariage.

D'un autre côté, sa sœur Adélaïde de *Clermont-Tonnerre* se maria avec M. Tillette de Mautort, dont elle a eu deux fils.

Il a plu au comte de Clermont-Tonnerre-Thoury d'adopter les deux fils de sa sœur, et de leur transmettre ainsi les droits et le NOM d'enfants légitimes.

On connaît les solennités de l'adoption, et la preuve que doit fournir l'adoptant des soins qu'il a donnés à l'adopté, etc.

Or, nous représentons les deux arrêts d'adoption s'appliquant l'un à Prosper, l'autre à Eugène Tillette de Mautort.

Ces deux arrêts constatent que deux actes de notoriété ont été dressés et soumis à la Cour, pour établir les faits et les positions qui permettent l'adoption.

Voici comment la Cour les vise l'un et l'autre dans ses deux arrêts :

« Vu... 8° L'acte reçu par Leroy et son collègue, notaires à « Paris, le 22 juillet 1816... par lequel Anne-Charles, marquis « de Clermont-Montoison... et Jules-Gaspard-Aymard, duc de « *Clermont-Tonnerre*... ont certifié et attesté pour vérité et « *notoriété*, que Louis-François-Marie, comte de CLERMONT-« TONNERRE de Thoury, lui a fourni des secours et donné des « soins non interrompus, et que ledit comte de *Clermont*-TON-« NERRE jouit d'une bonne réputation. »

Le premier arrêt d'adoption est rendu, sur cette attestation, le 16 août 1816.

Le duc Jules-Gaspard-Aymard, qui figure dans ce premier acte, était alors, comme on l'a déjà vu, *le chef de la branche aînée*, et c'est de lui que le duc actuel, son cousin, tient son titre.

Passons au second arrêt.

« Vu... 8° L'acte reçu par Leroy et son collègue... le 18 dé-
« cembre 1817, par lequel *Aimé-Marie-Gaspard*, marquis de
« Clermont-Tonnerre, pair de France (cette fois, c'est le duc
« actuel lui-même !... c'est notre propre adversaire)... et Jules-
« Gaspard-Aymard, duc de Clermont-Tonnerre (le même que
« dans l'acte précédent), ont déclaré et attesté pour notoriété
« que le comte et la comtesse CLERMONT-TONNERRE *de Thoury*,
« n'ont ni enfants, ni descendants issus de leur mariage ; que
« le seul fils qu'ils aient eu, NOMMÉ *Louis*, comte de CLERMONT-
« TONNERRE, est décédé en Russie... Enfin que le comte et la
« comtesse de *Clermont-Tonnerre* de Thoury, jouissent d'une
« bonne réputation, etc. »

Voilà les deux actes sur lesquels se basent les arrêts d'adoption

Et remarquez-le, M. le marquis Amédée n'y est pour rien ; il est resté complétement étranger à ces actes. C'est la branche aînée, ce sont ses deux représentants qui ont tout fait.

En est-ce assez ? M. le duc de Clermont-Tonnerre, et celui

de qui il tient son titre, les deux chefs successifs de la branche aînée, les deux descendants de Roger de Clermont, qui ne s'appela pas Clermont-Tonnerre, et de Gaspard, son petit-fils, qui prit ce nom en même temps que notre auteur, ont-ils assez clairement reconnu le droit *collectif* pour leur branche et pour celle qui descend de Julien, de porter ce nom de *Clermont*-TONNERRE, et de n'en perdre aucune moitié?

Ah! ils ont mieux fait; ils ont rcoonnu et consacré par ces attestations dont ils connaissaient bien la portée, le droit de le transmettre — même à des descendants adoptifs!... et, chose étrange! ceux-ci qui le tiennent d'eux, pour ainsi dire, sont aujourd'hui attaqués comme nous! Oui, M. le duc actuel qui a concouru pour sa part, aussi bien que son cousin, le duc précédent, à leur faire donner ce nom qu'ils ne tenaient pas de leur père, à assurer aux jeunes *Tillette de Mautort* le bénéfice légal du nom de *Clermont*-TONNERRE, il demande aujourd'hui que la moitié de ce nom disparaisse pour eux dans les actes de l'état civil!... et sans doute aussi dans les arrêts qui les ont précédés... mais que deviendront les actes de notoriété qui se lient indissolublement à ces arrêts : ces actes sans lesquels l'adoption n'eût pas été permise, et dans lesquels il a lui-même ATTESTÉ ces noms pour *vérité* et *notoriété?* Que deviendront ces attestations elles-mêmes?... Mon Dieu! que la passion est aveugle et qu'elle entraîne parfois à d'étranges contradictions!

De bonne foi, ne vaudrait-il pas mieux en revenir à la lettre du 28 avril : « Vous vous plaignez de ce qu'on prétend con-
« tester, dans la famille de Clermont, à la branche dont vous
« êtes le chef, le droit de joindre à son nom celui de Tonnerre,
« le fait n'est point exact.... »

S'il ne l'était pas alors, il est trop certain du moins qu'il l'est maintenant. M. le duc l'a déclaré dans un acte : il entend *contester*, il *conteste formellement*... et son assignation le dit mieux encore : il veut que notre nom soit biffé partout, dans tous les actes où nous l'avons pris, dans l'acte de naissance où nous l'avons reçu, dans ceux de nos enfants auxquels nous l'avons donné; partout enfin — et jusque dans les arrêts que son témoignage a provoqués!...

Est-ce possible, et a-t-il pu l'espérer un moment?

Et qu'on ne s'y trompe pas, nous n'invoquons pas de fin de non-recevoir, nous n'y songeons pas dans ce moment. Non; nous demandons à nos juges et à la conscience publique s'ils ne sont pas éclairés maintenant; si cette banale excuse d'une union qu'on ne veut pas troubler et qui vous empêche de soulever la question, sans qu'on reconnaisse le droit, si cette excuse, à peine suffisante pour une tolérance de salon, est admissible un moment pour expliquer ces arrêts et les attestations qui les ont précédées? — Mais qui donc vous y a contraint? par quelle condescendance inouïe, par quelle faiblesse envers eux-mêmes, disons le mot, par quelle trahison envers le noble nom de Clermont-Tonnerre, les deux chefs de cette maison sont-ils venus spontanément aider un Clermont de Thoury, qui n'aurait pas été Clermont-Tonnerre, non pas seulement à prendre le nom pour lui-même, mais à le transmettre à ses neveux? Quoi donc! il n'y avait pas droit, dites-vous; vous le saviez! et vous consentez bénévolement à l'usurpation? Mais consentir n'est rien! vous y trempez les mains, vous vous en faites complices, vous l'aidez autant qu'il est en vous, vous proclamez son droit, vous

ATTESTEZ son nom pour *notoriété*, vous le donnez à son fils, mort en Russie, comme à lui-même ! — Est-ce que la question du nom n'était pas soulevée cette fois ? Vous AFFIRMEZ qu'il a bien droit de le transmettre aux fils de sa sœur, qui ne l'auraient point aujourd'hui sans ce concours !... Pourquoi ?... Nous le savons tous, et vous nous l'avez dit dans votre lettre : c'est que « vous « n'entendiez pas contester ! »

Nous osons hautement affirmer ceci : c'est que si un Clermont-Montoison essayait de prendre le nom de Clermont-Tonnerre, vous ne le souffririez pas un instant ! et vous ne l'avez pas *souffert* pour nous, vous nous l'avez donné cent fois ; vous l'avez fait donner aux enfants adoptifs d'un des membres de notre branche. Le procès est jugé !

Le voilà ce procès. Nous pouvons en redire ici ce que nous en disions en commençant : il est fâcheux à tous égards et profondément regrettable. — La cause ne s'en comprend point : elle ne se devine pas, à moins qu'un mouvement trop vif d'amour propre, qu'on regrette peut-être, mais qu'on n'ose réparer ne l'explique : cause bien futile et bien misérable pour un débat si grave.....

C'est après cent cinquante ans de paix, d'union, d'estime et de respects mutuels, d'un nom honorablement porté en commun et avec le même droit par quatre générations des deux branches de la même famille, — famille, dont la noble origine se perd dans la nuit des temps et dont l'illustration, patirmoine

commun comme le nom, le dispute aux plus illustres maisons de France ; — c'est en présence d'une série séculaire des actes les plus solennels, des reconnaissances les plus formelles, que tout à coup, au milieu du calme le plus profond, à l'occasion du mariage du plus jeune de ses fils, M. le marquis Amédée de Clermont-Tonnerre se voit disputer brusquement le droit de s'appeler ainsi.

Jamais prétention ne fut plus téméraire, sans doute, et la justice ne l'accueillera pas. Mais la certitude qu'il a de gagner ce procès ne peut être pour lui qu'une faible compensation à la douloureuse nécessité de le soutenir.

Peut-être serait-il encore temps d'en arrêter l'inutile retentissement !

Celui qui écrit ces lignes ne sait pas résister au désir d'exprimer, en finissant, ce sentiment d'espérance qui l'a soutenu dans ce travail.

Dès longtemps, sans connaître M. le duc de Clermont-Tonnerre, il a appris à porter et à son nom et à sa personne, un respect justifié par tout ce qu'il sait de lui, autant que par l'antiquité de sa race. — En étudiant, pour ce travail même, les origines de la maison de Clermont, en y rencontrant un si grand nombre d'actes héroïques, tant de preuves de générosité,

de grandeur d'âme, de noblesse de cœur, d'honneur chevaleresque et de loyauté, — il s'est souvent dit, parce qu'il le sentait vivement, que ce procès était impossible; que ce malentendu ne pouvait durer. Les descendants de tant de preux, ceux à qui appartient également ce trésor commun de vieille gloire, ne voudront pas rompre les liens que cette communauté d'honneur et de sang leur impose, et qu'une honorable amitié a constamment entretenus jusqu'ici. M. le duc de Clermont-Tonnerre reconnaîtra une erreur d'un jour et se rappellera cette amitié de tous les temps. Commettre une erreur est le sort commun à tous les esprits, même les plus droits; ne laisser à nul autre, pas même à la justice, le soin de la rétracter quand elle est reconnue et le faire soi-même avec un loyal empressement, c'est le fait d'un noble cœur. Il nous semble certain que nous pouvons l'attendre du cœur d'un CLERMONT-TONNERRE!

CASTAIGNET,
Avoué.

AURÉLIEN DE SÈZE.
Avocat.

4498 Paris. — Imprimerie Maulde et Renou, rue de Rivoli, 144.

de

la fi

...ria
...nerre.

...ve de le Cte
...nerre. ...re Thoury

Louise-Charlotte-Adélaïde de Clermont-Tonnerre épouse M. Tillette de Mautort.

Charlotte de Clermont-Tonnerre.

par adoption

...Cte Fu... ...autors ...ne de ... Eugène ...erre ...Thoury. ...Oraci...

Prosper Tillette de Mautors connu sous le titre de Cte Prosper de Clermont-Tonnerre Thoury.

16





COUR IMPÉRIALE DE PARIS

PROCÈS-VERBAL

D'INSTALLATION

DE M. CHAIX D'EST-ANGE

PROCUREUR GÉNÉRAL PRÈS LA COUR IMPÉRIALE DE PARIS

30 NOVEMBRE 1857

PARIS

J.-B. GROS ET DONNAUD, SON GENDRE

IMPRIMEURS DE LA COUR IMPÉRIALE

RUE CASSETTE, 9

M DCCC LVII







PROCÈS-VERBAL

D'INSTALLATION

DE M. CHAIX D'EST-ANGE

16

COUR IMPÉRIALE DE PARIS

PROCÈS-VERBAL

D'INSTALLATION

DE M. CHAIX D'EST-ANGE

PROCUREUR GÉNÉRAL PRÈS LA COUR IMPÉRIALE DE PARIS

---

30 NOVEMBRE 1857

PARIS

J.-B. GROS ET DONNAUD, SON GENDRE

IMPRIMEURS DE LA COUR IMPÉRIALE

RUE CASSETTE, 9

M DCCC LVII

PROCÈS-VERBAL

D'INSTALLATION

DE M. CHAIX D'EST-ANGE

PROCUREUR GÉNÉRAL PRÈS LA COUR IMPÉRIALE DE PARIS.

Le lundi 30 novembre 1857,

LA COUR, convoquée d'ordre par M. le Premier Président, s'est réunie en robes rouges dans la salle d'audience de la première chambre.

M. CROISSANT, premier avocat général, est entré à la tête du Parquet.

Etaient également présents à la solennité les commis-greffiers près la Cour, le conseil de l'ordre des avocats et la chambre des avoués.

M. le Premier Président a fait ouvrir les portes et donné la parole à M. CROISSANT, premier avocat général, lequel a requis qu'il plût à la Cour ordonner les lecture et publication d'un

décret en date du vingt-trois novembre présent mois, portant nomination de M. CHAIX D'EST-ANGE aux fonctions de Procureur général près la Cour et du procès-verbal constatant la prestation de serment de ce magistrat entre les mains de Sa Majesté, pour ensuite procéder à la réception et à l'installation de M. le Procureur général.

M. le Premier Président a invité MM. les conseillers DUBARLE et SAILLARD et MM. les avocats généraux DE VALLÉE et ROUSSEL à se rendre dans la chambre du conseil et à introduire M. le Procureur général.

M. le Procureur général ayant été introduit et conduit jusqu'au fauteuil en avant de la barre, en face des siéges de la Cour, M. le Premier Président, au nom de la Cour, a ordonné les lecture et publication ci-dessus requises, que le greffier en chef a faites en ces termes :

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut.

Sur le rapport de notre Garde des sceaux,

ministre secrétaire d'Etat au département de la justice,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Est nommé

Procureur général près la Cour impériale de Paris M. CHAIX D'EST-ANGE, avocat, ancien bâtonnier de l'ordre des avocats de la Cour de Paris, en remplacement de M. VAÏSSE, nommé Président à la Cour de cassation.

Notre Garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat au département de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 23 novembre 1857.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le Garde des sceaux,
Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé : DE ROYER.

Pour ampliation :
Le conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé : DE SIBERT.

PROCÈS-VERBAL

Aujourd'hui vingt-huit novembre 1857, M. CHAIX D'EST-ANGE, Procureur général près la Cour impériale de Paris, s'est rendu aux Tuileries pour prêter entre les mains de Sa Majesté l'Empereur le serment prescrit par la constitution, en présence de M. FOULD, ministre d'Etat.

M. DE ROYER, Garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat au département de la justice, a présenté ce magistrat à Sa Majesté.

Le Garde des sceaux a lu la formule du serment :

« *Je jure obéissance à la Constitution et fidélité à l'Empereur.*

» *Je jure aussi et promets de bien et fidèlement remplir mes fonctions, de garder religieusement le secret des délibérations et de me conduire en tout comme un digne et loyal magistrat.* »

M. CHAIX D'EST-ANGE a levé la main et dit : *Je le jure.*

Le présent procès-verbal a été dressé par nous, ministre d'Etat et signé avec nous par le Garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat au département de la justice.

Le ministre d'Etat.
Signé : ACHILLE FOULD.

Le Garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat
au département de la justice,
Signé : DE ROYER.

Le conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé : DE SIBERT.

M. le Premier Président a donné acte de la lecture des décret et procès-verbal ci-dessus transcrits et ordonné qu'il en serait fait mention sur le registre.

Ensuite M. CROISSANT, premier avocat général, à qui M. le Premier Président avait donné la parole, s'est levé et a prononcé le discours suivant :

MONSIEUR LE PREMIER PRÉSIDENT, MESSIEURS,

Un an s'est à peine écoulé depuis que, dans cette enceinte, j'avais l'honneur d'être l'interprète des regrets qu'avait fait naître dans vos cœurs et dans les nôtres la perte de notre excellent et vénéré procureur général,

M. Rouland. Ce digne et courageux magistrat, qui, par une science profonde et l'ampleur de sa parole, a porté si haut la grandeur de ses fonctions et donné à notre parquet un nouveau lustre, laissait une tâche immense à remplir et un souvenir bien difficile à faire oublier. M. Vaïsse lui succéda, et ses antécédents, ses longs services nous donnèrent alors la certitude de trouver en lui un magistrat distingué, qui se ferait aimer par la douceur et l'aménité de ses relations, et qui, sans nous enlever nos regrets, en diminuerait du moins l'amertume.

Ces espérances de l'avenir, garanties par les traditions de son passé, M. le procureur général Vaïsse les a réalisées. C'est un de ces hommes chez lesquels le sentiment du devoir se révèle partout, sans jamais se démentir. Nul ne comprend mieux la dignité de ses hautes fonctions; toujours on retrouve en lui le magistrat; mais son austérité était tempérée par la bonté de l'accueil et par une parole bienveillante et affectueuse. M. Vaïsse avait le secret de la forme, et jamais en lui la sévérité de son ministère ne faisait oublier l'homme distingué, aux manières gracieuses et au langage élégant. Ses conseils étaient persuasifs, jamais impérieux. Il exposait son opinion sans l'imposer, et dans les affaires, même les plus importantes, il était toujours prêt à se rendre aux observations de ses collaborateurs, qu'il écoutait avec l'attention du chef impartial recherchant la justice, et n'hésitant jamais à lui sacrifier ses convictions personnelles.

M. le procureur général Vaïsse avait aussi, Messieurs, une qualité exquise, partage des âmes nobles et généreuses, qui ne se révélait à l'extérieur par aucun acte

d'ostentation, mais qu'il me pardonnera, je l'espère, de trahir au milieu de vous, dans le moment où il nous quitte et où nous lui faisons nos adieux.

Il avait dans le cœur le sentiment généreux de la bienfaisance et de la charité. A côté du magistrat qui avait parfois prescrit de sévères mesures, venait se placer le bon père, l'homme compatissant, le philanthrope généreux qui adoucissait par ses aumônes les douleurs des familles dont les chefs avaient dû être inflexiblement frappés par la justice. Qu'il m'absolve aujourd'hui de mon indiscrétion! mais pourrait-il me blâmer si je vous dis qu'en bien des occasions j'ai presque surpris sa main charitable dans la main des infortunés qui allaient implorer son indulgente pitié, et que moi-même j'ai reçu de lui, plusieurs fois, la douce mission de remettre sa généreuse obole au malheur? Honneur, Messieurs, au magistrat qui sait ainsi comprendre sa noble mission! Honneur à lui, car il adoucit par des bienfaits les rigueurs de son devoir; il apprend à la foule ignorante que les fonctions du ministère public sont confiées à des hommes dans les cœurs desquels l'humanité n'a jamais perdu ses droits; il fait de la sorte aimer la justice!

Monsieur le Procureur général,

Si le talent, dans sa plus haute expression, si l'art de charmer les hommes par la parole, si l'éloquence, en un mot, ce don sacré réservé à si peu d'élus, sont des titres au poste auquel vous venez d'être élevé, nul plus que vous n'était digne du choix de l'Empereur.

Bien jeune encore, vous étiez l'espérance de l'Ordre;

plus tard vous en avez été l'orgueil. Le Palais tout entier, les fastes judiciaires redisent vos magnifiques plaidoiries, et, dans les causes célèbres, votre nom figure au premier rang des plus habiles et des plus éloquents défenseurs. Chacune de vos luttes a été marquée par un succès, et, dans ce grand champ de bataille judiciaire, nommé le Palais-de-Justice, où s'agitent chaque jour les plus grands intérêts, la vie, la fortune et l'honneur des hommes, vous êtes désormais compté, et vos successeurs vous compteront aussi parmi les plus remarquables lutteurs.

Oh ! ne regrettez pas ces triomphes, monsieur le Procureur général, vous allez trouver ici de douces et magnifiques compensations.

Vous emportez l'estime et l'admiration de vos confrères ; mais, en quittant votre ancienne famille, vous allez en retrouver une nouvelle qui vous ouvre ses bras, et se prépare à vous compter au nombre de ses membres les plus chers. Vous allez aussi vous asseoir sur ce siége où se sont assis avant vous les jurisconsultes les plus distingués et les plus illustres orateurs de votre ordre parmi lesquels, sans pouvoir les nommer tous, je citerai, pour notre époque, notre tant regretté M. le procureur général Rouland, et le chef honoré qui dirige avec un si brillant éclat la Cour impériale de Paris.

Vos fonctions nouvelles sont-elles d'ailleurs si étrangères à celles que vous avez pendant de longues années exercées avec tant de distinction ? N'avez-vous pas été souvent l'auxiliaire de la justice, et avons-nous perdu le souvenir de ces solennelles affaires où, parlant au nom des parties civiles, vous défendiez l'honneur des familles,

et faisiez triompher avec nos prédécesseurs les grands principes sur lesquels reposent notre société et la sécurité du monde entier? Lequel d'entre nous aurait oublié notamment ce procès si tristement célèbre, où, sous l'étreinte de votre éloquente parole, un assassin tombait à l'audience, aux pieds de la Cour, et demandait pardon pour son épouvantable parricide?

Ce magnifique triomphe de la vérité et de la justice, M. le Procureur général, ne révélait-il pas déjà en vous, à cette époque, le magistrat inspiré ; et nous accuserait-on de flatterie, en disant aujourd'hui que, dans le procureur général de 1857, nous allons reconnaître le brillant orateur de 1832?

Non, non, ne regrettez rien ; vous allez vous retrouver au milieu des magistrats de la Cour que votre voix a si souvent charmés ; et vous vous placez à la tête d'un parquet dont tous les membres ont appris à vous connaître et à vous apprécier, et dont un grand nombre a souvent partagé vos luttes judiciaires.

Moi-même, monsieur le Procureur général, j'ai eu, permettez-moi de m'en glorifier, l'honneur de me mesurer avec vous, et si j'osais vous rappeler vos paroles encourageantes, je vous dirais qu'après le combat, m'exprimant vos regrets de me voir privé des fonctions que j'avais alors déjà exercées pendant si longtemps : « Oh! restez avec nous, me disiez-vous avec bonté, cette salle des Pas-Perdus est la meilleure des salles d'asile! » Meilleure, en effet, la salle au milieu de laquelle se retrouvaient, comme des enfants égarés d'une même famille, les magistrats emportés par le flot révolutionnaire! Meilleure la salle des Pas-Perdus, où nous

avons rencontré tant de bienveillant accueil et de cordiale confraternité, dont, pour ma part, je ne perdrai jamais le souvenir!

C'est donc parmi nous, monsieur le Procureur général, que vous reverrez d'anciens frères d'armes prêts à vous accueillir avec effusion. Dans votre nouveau parquet règnent l'ordre et la discipline, l'esprit du devoir, la régularité du service, le dévouement au Souverain, et les magistrats qui composent votre milice sont devenus, par suite de leurs rapports quotidiens et affectueux, une famille de frères. Tous, ils vous offrent leur concours et leur dévouement, et je suis leur interprète fidèle en vous exprimant en leur nom l'espérance que bientôt vous compterez en eux autant d'amis que de collaborateurs.

Venez donc prendre place à notre tête, monsieur le Procureur général; je suis bien heureux d'avoir l'honneur de vous y appeler, et plus heureux encore de vous dire, avec mes collègues, que nous serons fiers d'avoir devant nous une des plus brillantes illustrations du Barreau.

Après ce discours, M. le Procureur général, sur l'invitation de M. le Premier Président, a pris sa place à la tête du parquet et s'est exprimé en ces termes :

Messieurs,

L'Empereur a daigné me placer à la tête du parquet de la Cour. Il ne m'en coûte pas de dire combien je suis heureux et fier d'une telle nomination. Il ne m'en

coûte pas de proclamer ici, comme partout, ma profonde gratitude pour l'Empereur, qui m'appelle à cette grande position; et, après lui, pour les hommes éminents qui, dans ses conseils, ont bien voulu attirer sur moi son attention. Il me semble, en effet, que je manquerais aux sentiments de mon cœur, comme aux devoirs de ma situation, si, par je ne sais quelle faiblesse, j'atténuais ici la loyale expression de ma reconnaissance.

A une époque tranquille et régulière, quand l'ordre est heureusement rétabli au sein des pouvoirs publics, prendre un avocat au milieu même des luttes du Barreau pour le placer tout à coup dans les premiers rangs de la hiérarchie judiciaire, n'est-ce pas un insigne honneur pour celui qui est l'objet d'un tel choix? Cet honneur, je le sais, ne revient pas à moi seul. L'Empereur, sans doute, en ma personne a voulu honorer ce Barreau qui m'a vu naître, qui m'a vu grandir, et qui depuis vingt-sept ans n'a jamais cessé de me placer parmi ses élus et ses chefs. Ainsi une soudaine élévation sera le dernier bienfait de cette glorieuse profession que je ne cesserai jamais de bénir.

Pourtant, Messieurs, ce n'est pas sans trouble que j'abandonne nos luttes accoutumées pour de nouveaux devoirs. Je ne m'en dissimule ni l'importance ni les difficultés. Veiller à la stricte exécution des lois dont le respect est notre sauvegarde, défendre l'ordre public sans lequel il n'y a pas de société possible, poursuivre toute tentative criminelle contre un gouvernement fondé sur le suffrage universel, et qui nous a rendu la sécurité au dedans en même temps que la grandeur au dehors,

assurer l'honneur des familles, le repos des citoyens, le maintien inviolable de la propriété, c'est là sans doute la plus grande, mais ce n'est pas la seule tâche qui soit imposée dans le maniement de cet immense ressort.

Il faut encore maintenir avec un soin jaloux la marche régulière et la dignité constante de cette magistrature dont nous sommes si fiers en France. Il faut, sans faiblesse, sans coupable complaisance, peser au poids du sanctuaire les droits de ceux qui se dévouent à l'œuvre de la justice. Il faut, dans cette carrière si difficile et si lente, calmer les impatiences, adoucir les refus, consoler les découragements. Et tous ces devoirs, Messieurs, que je comprends et que j'ai la ferme intention de remplir, combien ils ont été rendus plus difficiles encore par l'exemple de ceux qui m'ont précédé !

Dans cette longue suite d'hommes éminents que j'ai vus passer sur ce siége, depuis Bellart, que quelques-uns d'entre vous ont connu, que la magistrature avait aussi enlevé au Barreau, et qui, dans l'exercice de ses hautes fonctions, avait apporté la passion de tout ce qui était grand, la passion de tout ce qui était juste, jusqu'à ce magistrat si distingué, que vos regrets accompagnent et qui apportait dans ses rapports avec vous une autorité si tempérée par sa bienveillance, parmi tous ces noms, quels noms vous citerais-je qui ne soient déjà dans votre mémoire, dont le souvenir ne vous soit cher, dont la comparaison ne me soit redoutable ? Comment vous les faire oublier ? ou plutôt comment vous les rappeler sans être amoindri par leur souvenir ?

Heureusement, et c'est là ce qui fait ma force, ici, sur

ces siéges élevés, partout dans le monde judiciaire, de tous côtés enfin, je n'ai rencontré que des témoignages de sympathie. Celui qui préside aujourd'hui dans les conseils aux destinées de la magistrature était depuis longtemps, pour moi, un ami précieux avant de devenir un chef respecté. Celui que vous êtes fiers d'avoir à votre tête et dont vous appréciez tous les jours davantage le profond savoir et la ferme intelligence, était toujours resté pour moi un confrère bienveillant, et m'a prodigué, dans ces derniers jours, les meilleurs témoignages de son adhésion et de son amitié.

Enfin, Messieurs, autour de moi, dans ce parquet dont je deviens tout à coup le chef, se trouvent des hommes éprouvés dans les travaux et les luttes de la magistrature, animés tous du sentiment de leurs devoirs, pleins de zèle à les remplir, et disposés tous également à m'assister dans cette grande tâche.

Comment pourrais-je douter de leur concours au moment où celui d'entre eux auquel vont me rattacher désormais des relations plus intimes et plus étroites, vient de faire entendre ces paroles dont je suis encore ému, et dont je serai toujours reconnaissant?

Il vous a rappelé ces grands jours de ma profession; ces jours de lutte, où je jetais ma parole ardente et mes sincères convictions. Mais effaçons ces souvenirs et ne pensons plus qu'à nos devoirs nouveaux.

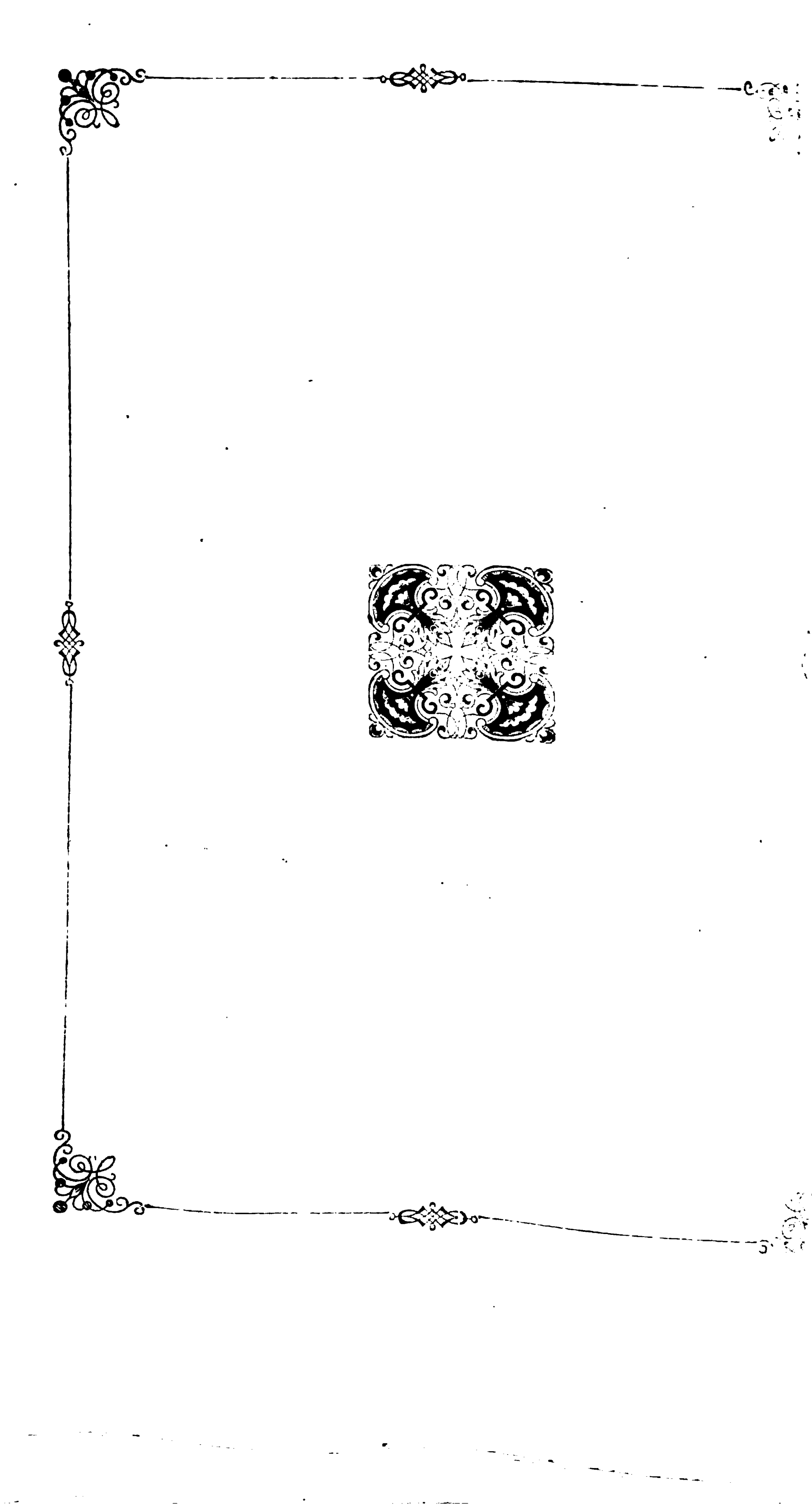
Effaçons-les, Messieurs; car, malgré l'éclat de ma situation nouvelle; malgré les témoignages de sympathie qui m'étaient prodigués; malgré les encouragements et les promesses qui m'assuraient votre concours, laissez-moi vous le dire, ce n'est pas sans déchirement et sans

larmes que j'ai dit adieu à cette vieille robe usée dans de nobles combats !

Quand je l'ai quittée pour la dernière fois, quand j'ai pu dire, comme le vieil athlète de l'antiquité : *Hic, cestus artemque repono*, mon cœur s'est brisé, et, un moment, j'ai cru que je quittais ma chère patrie pour une terre étrangère. Je me trompais, sans doute. Mais vous, Messieurs, vous hommes de cœur, vous comprenez ces faiblesses et vous les pardonnez.

Oui, certes, je me trompais. Car, après tout, n'est-ce pas toujours la justice, n'est-ce pas elle toujours que je sers? Je me trouve au milieu de son sanctuaire; je demeure attaché à son culte ! C'est ici, Messieurs, c'est dans cette enceinte, c'est toujours auprès d'elle que je trouve l'humble début et le glorieux couronnement de ma carrière. Au moment où je prends place à la tête du parquet de la Cour, là, en face de moi, comme pour me rappeler une origine dont je suis fier et que je n'oublierai jamais, je retrouve cette barre où, il y a trente-huit ans, pauvre, isolé, sans appui, mais plein de confiance et d'espoir, je suis venu prêter mon serment d'avocat. Eh bien, Messieurs, avec votre concours et vos sympathies, aujourd'hui comme autrefois, au début de cette carrière nouvelle comme au début de la première, je demeure encore plein d'espoir et de confiance.

Après ce discours la séance a été levée.



17

COUR DE CASSATION.

AUDIENCE DE RENTRÉE

Du 4 novembre 1861.

Présidence de Son Excellence M. le premier Président Troplong.

DISCOURS PRONONCÉ

PAR M. A. BLANCHE,

AVOCAT GÉNÉRAL.

DE LA LOI COMMERCIALE.



PARIS,

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE JURISPRUDENCE.

COSSE ET MARCHAL, IMPRIMEURS-ÉDITEURS,

LIBRAIRES DE LA COUR DE CASSATION,

Place Dauphine, 27.

1861

PROCÈS-VERBAL DE RENTRÉE

DE LA

COUR DE CASSATION

AUDIENCE DU 4 NOVEMBRE 1861.

Présidence de Son Exc. M. le premier Président Troplong.

DISCOURS DE M. BLANCHE,

AVOCAT GÉNÉRAL.

DE LA LOI COMMERCIALE.

Le 4 novembre 1861, la Cour de cassation, convoquée par M. le premier président, en exécution des ordonnances des 15 janvier 1820 et 14 décembre 1847, pour faire sa rentrée, s'est réunie, à dix heures et demie du matin, en la chambre du Conseil, en robes rouges, cravates de dentelles : M. le premier président, MM. les présidents et le procureur général portant l'épitoge et le manteau d'hermine.

A onze heures précises, après avoir été avertie de l'arrivée de S. Em. Mgr le Cardinal archevêque de Paris, la Cour, ayant à sa tête M. le premier président, M. le procureur général marchant en

tête de son parquet, après le parquet, le greffier en chef, suivi de ses commis-greffiers, s'est dirigée par la porte de sortie de la grande salle des Pas-Perdus, vers l'église de la Sainte-Chapelle, au milieu d'une double haie de la garde de Paris, les tambours rappelant.

A son arrivée à l'église, les corps judiciaires qui y étaient déjà entrés, et le public, pour lequel un certain nombre de places avait été réservé, se sont levés. La Cour de cassation s'est dirigée vers les premiers siéges, sur le devant à droite de l'autel. La Cour impériale occupait déjà ceux à gauche. Les tribunaux de première instance et de commerce, MM. les juges de paix, les membres des chambres des avoués d'appel et de première instance étaient placés sur des banquettes à la suite. MM. les membres du Conseil de l'ordre des avocats à la Cour de cassation et à la Cour impériale occupaient des banquettes latérales, à droite et à gauche de chacune de leurs Cours. Les huissiers de la Cour de cassation étaient placés sur des banquettes en avant et à la suite de celles destinées à MM. les avocats à la Cour.

Un fauteuil se trouvait placé à droite du sanctuaire pour S. Em. le cardinal archevêque de Paris, et des siéges en face pour son clergé.

Un certain nombre de lustres, garnis de bougies, ornaient la nef de l'église, dont le sol était couvert de tapis ; des tentures en garnissaient le porche, où il avait été placé des banquettes.

La messe du Saint-Esprit a été célébrée par Son Éminence, qui a chanté le *Veni, Creator*.

Des chants religieux ont été exécutés pendant la messe, sous la direction du maître de chapelle de Notre-Dame.

La cérémonie religieuse terminée, la Cour de cassation s'est retirée de la Sainte-Chapelle avant les autres corps judiciaires, pour se rendre à l'audience, et a reçu sur son passage les mêmes honneurs militaires qu'à son arrivée.

La Cour est ensuite entrée en séance.

Étaient présents et siégeaient : MM. Troplong, premier président ; Nicias Gaillard, Vaïsse, Pascalis, présidents ; Renouard, Hardoin, Gaultier, Lavielle, Delapalme, Legagneur, Pécourt, de Boissieux, Taillandier, A. Moreau, Laborie, Glandaz, Moreau (de la Meurthe), Nachet, Faustin Hélie, Quenault, Leroux de Bretagne, Victor Foucher, Bayle-Mouillard, Nouguier, Jallon, d'Oms, Aylies, Sénéca, Plougoulm, Poultier, Caussin de Perceval, Bresson, Le Serurier, Ferey, de Belleyme, d'Esparbès, Souëf, Renault d'Ubexi, Zangiacomi, Meynard de Franc, du Bodan, Sévin, Calmètes, Mercier, de Vergès, conseillers ;

MM. Dupin, procureur général, de Marnas, premier avocat général, Blanche, Guyho, de Peyramont, Savary, avocats généraux, et Bernard, greffier en chef.

M. le premier président, prévenu de l'arrivée de Son Éminence par l'un des quatre huissiers de

la Cour qui étaient restés pour lui servir d'escorte, a désigné MM. Calmètes, Mercier, de Vergès, conseillers, auxquels s'est joint M. l'avocat général Savary, désigné par M. le procureur général, pour aller recevoir Son Éminence à la porte de la Cour. Son Éminence, ayant été introduite dans l'intérieur du parquet, s'est assise sur le fauteuil qui lui était destiné, à la droite du siége de M. le premier président ; son premier vicaire général s'est assis sur l'un des fauteuils placés à la suite de ceux de MM. les avocats généraux.

L'ouverture des portes ayant été ordonnée, M. le premier président a déclaré l'audience publique ouverte.

M. le premier président a donné la parole à M. le procureur général, et, sur l'invitation de M. le procureur général, M. l'avocat général Blanche s'est levé et a prononcé le discours suivant :

Monsieur le Premier Président,

Messieurs,

Dans ces assemblées annuelles, dont l'éclat est encore rehaussé par la présence du prélat vénéré qui daigne venir, au renouvellement de vos travaux, prier Dieu de visiter vos esprits et de les éclairer de ses lumières, vous êtes habitués à entendre de doctes et éloquentes voix ranimer les figures imposantes d'illustres magistrats, ou remonter à l'origine de nos lois et retracer le tableau de nos institutions judiciaires.

La Cour me pardonnera de ne pas m'être élevé à la hauteur de cette solennité et de n'avoir point essayé de suivre les exemples qui m'étaient offerts.

Chacun mesure son œuvre à sa force.

Je n'ai pu que choisir un sujet d'une exécution moins difficile.

Je me propose de rechercher avec vous si notre législation commerciale est encore en rapport avec les développements de notre commerce et de notre

industrie, et en harmonie avec le nouveau régime économique dont nous devons le bienfait à l'initiative personnelle de l'Empereur.

Cette étude présente de vastes horizons ; mais, rassurez-vous, Messieurs, je n'en prendrai que les principaux points de vue.

Il y aura, dans quelques années, deux siècles que Louis XIV et Colbert, considérant comme une nécessité politique d'*affermir le commerce par de bonnes lois* [1], *et d'assurer parmi les négociants la bonne foi contre la fraude* [2], donnaient à la France l'édit du commerce (1673) et l'ordonnance de la marine (1681).

Ce grand roi et ce grand ministre savaient que les *bonnes lois* ne s'improvisent pas et qu'elles ne peuvent être que le résultat de l'étude, de l'expérience et des méditations : aussi ne négligèrent-ils aucun des moyens propres à assurer la supériorité de l'œuvre dont ils avaient senti l'utilité.

Qu'il me soit permis de rappeler ce qui fut fait alors : les leçons de l'histoire ne sont jamais à dédaigner.

Lorsque Louis XIV et Colbert voulurent régler *le commerce des négociants et marchands, tant en gros qu'en détail,* ils ordonnèrent par lettres circulaires *aux juges-consuls, gardes et communautés des marchands des bonnes villes du royaume, d'envoyer leurs*

[1] Préambule de l'ordonnance de 1681.

[2] Préambule de l'édit de 1673.

mémoires sur ce sujet [1]. Ils appelèrent devant le conseil de justice ou de réforme les plus habiles praticiens, Savary, l'auteur du *Parfait Négociant*, André Levieux, ancien échevin, grand juge de la juridiction consulaire de Paris, et Jean Bachelier, ancien garde du corps de la mercerie. Ceux-ci furent invités par le conseiller d'État Pussort *à faire des ouvertures sur les choses qu'ils trouvaient utiles et nécessaires à la manutention du commerce, pour être mises dans le règlement* [2]. Le projet fut dressé par M. de Gomont : *le rapport en fut fait à Sa Majesté, étant en son conseil, qui se donna elle-même la peine*, nous dit naïvement Savary, *d'y faire quelques remarques, sur lesquelles* les commissaires *furent entendus au conseil de réforme* [3]. Ce ne fut qu'après ces recherches et ces discussions que l'édit reçut sa rédaction définitive et devint l'ordonnance de 1673.

On apporta encore plus de soin, s'il est possible, à la préparation de l'ordonnance de la marine.

Dans les premiers mois de 1671, M. Lambert d'Herbigny, marquis de Thibouville, conseiller d'État, maître des requêtes ordinaires de l'Hôtel, fut envoyé dans les ports du royaume, avec ordre de recueillir les édits, ordonnances, règlements,

[1] Œuvres de M. Jacques Savary, t. 1er, *le Parfait Négociant*, préface sur la première édition de 1675 de ce livre.

[2] *Ibid.*

[3] *Ibid.*

statuts et autres actes concernant la jurisprudence de la marine. En même temps, une commission était instituée à Paris sous la présidence de M. Barillon de Morangis; elle recevait, examinait et mettait en ordre les documents transmis par le conseiller d'État d'Herbigny; elle en rapprochait les lois anciennes et complétait ses travaux par l'étude de la législation moderne des nations voisines. « *Il serait nécessaire,* c'était l'une des instructions données par Colbert au jeune marquis de Seignelay, qui avait déjà la survivance de l'administration de la marine, *il serait nécessaire, pour bien faire les fonctions de ma charge,... d'assister à toutes les assemblées qui se tiendront chez M. de Morangis.* »

L'histoire n'a pas conservé le nom des commissaires qui concoururent à la rédaction de l'ordonnance de 1681. On sait seulement que M. Legras, avocat, que Savary tenait pour un *très-habile homme*, fut envoyé en Hollande, et qu'il s'y mit en rapport avec les jurisconsultes du pays. On sait aussi que le Vacher de Boutigny, qui, après avoir été longtemps avocat, était devenu maître des requêtes, sur les instances de Colbert, travailla à l'ordonnance. L'opinion commune est même qu'il en fût le principal rédacteur [1].

[1] Instructions de Colbert à son fils; Savary, *le Parfait Négociant*, avertissement sur la seconde édition de 1678 de ce livre; Valin, *Commentaire de l'ordonnance de la marine*, préface; Pardessus, *Collection des lois maritimes*, t. 4, ch. 26, *Droit maritime de la France*.

On s'accorde généralement à reconnaître que ces deux règlements sont dignes du roi et du ministre qui en ont prescrit et surveillé la rédaction. Ils sont loin, cependant, d'avoir un mérite égal à nos yeux.

Celui de 1681 renferme un ensemble complet de législation maritime : il détermine les attributions des officiers de l'amirauté, les devoirs des gens de mer depuis le capitaine jusqu'aux charpentiers et calfateurs, la condition des navires et autres batiments employés à la mer; il expose avec un soin minutieux les principes des contrats maritimes, et règle, dans tous leurs détails, la police des ports, côtes, rades et rivages, enfin celle de la pêche maritime.

Certaines de ses dispositions ne sont plus en harmonie avec nos mœurs et nos habitudes commerciales; mais il est si sagement coordonné qu'il suffira toujours de le soumettre à des remaniements partiels pour le maintenir à la hauteur des grands intérêts qu'il est chargé de défendre.

Quant à l'ordonnance de 1673, elle ne paraît pas réservée à une semblable destinée.

Du commerce de terre en particulier, elle ne dit pas un mot. Et quant aux objets, si nombreux et si variés, qui intéressent le commerce en général, comme l'entendent et le pratiquent les sociétés modernes, elle se borne, après avoir interdit certains actes aux agents de banque et aux courtiers,

à régler sommairement les sociétés, la contrainte par corps, les séparations et les cessions de biens, les faillites et les banqueroutes. Elle ne renferme un corps de doctrine que sur la tenue des livres, la lettre de change et la juridiction des consuls.

Cependant, quelle que soit la valeur intrinsèque de cette ordonnance, elle fut accueillie avec reconnaissance, parce que les dispositions de ses 122 articles répondaient suffisamment aux besoins du commerce réglementé, pour lequel elle était faite.

En effet, s'il est vrai de répéter, après Saint-Simon, que « Colbert avait mis les finances, la marine, le commerce, les manufactures au plus haut point[1], » il faut, en même temps, ajouter que cette prospérité commerciale et industrielle n'avait pas poussé de profondes racines dans le pays, comme la suite l'a prouvé, qu'elle était due plutôt à l'impulsion active et persévérante du ministre et même à sa coopération, qu'aux systèmes de protection et de réglementation, qu'il avait créés ou maintenus, et qui ne laissaient au travail individuel, au commerce et à l'industrie la liberté de se mouvoir que dans des limites trop restreintes.

Ce n'est pas qu'on doive juger ces règlements avec les idées de notre temps.

L'industrie de la France était encore à son berceau.

Les marchés étrangers lui étaient rigoureuse-

[1] T. 13, p. 92.

ment fermés ou ne lui étaient ouverts qu'à de dures conditions.

Les corps de métiers ne suivaient généralement que les modes de fabrication qu'ils tenaient de la routine.

Les désordres politiques avaient tout corrompu, la loyauté des hommes de négoce comme le reste.

Peut-on blâmer Colbert d'avoir usé de représailles avec les peuples voisins et d'avoir, par ses tarifs de 1664 et 1667, protégé l'industrie nationale contre la concurrence étrangère, à laquelle ses forces, naissantes à peine, ne lui auraient pas permis de résister?

Peut-on le blâmer d'avoir perfectionné les moyens de fabrication, en ordonnant d'appliquer ceux qui avaient été récemment découverts par les premiers industriels de l'Europe?

Peut-on le blâmer d'avoir rappelé l'industrie au sentiment du devoir le plus vulgaire, en lui prescrivant la longueur, la largeur et la qualité des étoffes qu'elle livrerait à la consommation, et en lui interdisant de confondre le *grand* et le *petit teint?*

Quoi qu'il en soit, dès la fin du XVII[e] siècle, deux hommes d'habitudes et de caractères différents protestèrent contre ce système.

Le mondain abbé de Choisy reprochait à Colbert d'avoir « *cru que le royaume de France se pourrait suffire à lui-même, oubliant sans doute que le créateur de toutes choses n'a placé les différents biens dans*

les différentes parties de l'univers qu'afin de lier une société commune et d'obliger les hommes, par leurs intérêts, à se communiquer réciproquement les trésors qui se trouvent dans chaque pays[1]. »

A la même époque, le lieutenant général au bailliage de Rouen, Boisguillebert, esprit fougueux, bizarre, incohérent, jetait dans ses écrits les fondements de l'économie sociale. Lui aussi soutenait que c'est à la nature et non aux hommes qu'appartient la police de l'ordre économique[2].

Cinquante ans plus tard, une école se formait. L'intendant du commerce Vincent de Gournai, le médecin du roi Quesnai et l'homme dont la renommée devait les effacer tous, Turgot, propageaient les doctrines du *laisser-faire* et du *laisser-passer*.

Ce dernier, devenu contrôleur général, s'efforça d'appliquer quelques-unes de ces théories ; il proclama la liberté du commerce des grains à l'intérieur, encouragea les exportations et obtint du roi Louis XVI l'abolition des jurandes, maîtrises et corps de métiers.

Cette mesure, faut-il le rappeler ? fut fort mal accueillie par le Parlement, qui s'obstinait à contester à l'homme le libre emploi de ses facultés, et à considérer comme de nature régalienne le droit

[1] *Mémoires pour servir à l'histoire de Louis XIV*, liv. 2, édit. Michaud et Poujoulat, 3e série, t. 6, p. 575.

[2] Henri Martin, *Histoire de France*, t. 14, p. 337.

d'en régler l'exercice. L'enregistrement n'eut lieu que dans un lit de justice que Voltaire appela un *lit de bienfaisance*.

Turgot ne demeura pas deux ans contrôleur général. Attaqué par la cour, par le parlement et par toutes les classes privilégiées, il tomba sous la plus infâme des calomnies.

Quelques semaines après sa chute, il ne fut plus question de ses réformes.

Ainsi, le système économique de Colbert, auquel Necker ne toucha que pour adoucir la réglementation des manufactures[1], était encore entier lorsque la nation fut convoquée aux états généraux de 1789.

L'Assemblée nationale eut à cœur de le réformer.

Elle permit la libre circulation des grains à l'intérieur, en ne maintenant que par mesure provisoire la défense de les exporter[2].

Elle annula le privilége de la Compagnie des Indes, qui, supprimée par arrêt du conseil du 13 août 1769, avait été rétablie par Calonne, et décréta que le commerce au delà du cap de Bonne-Espérance était permis à tous les Français[3].

Elle abolit définitivement les maîtrises et les jurandes[4], par application du principe que l'*indus-*

[1] Édit du 5 mai 1779.
[2] Décrets des 29 août-21 septembre et 18-21 septembre 1789.
[3] Décret des 3 avril-2 mai 1790.
[4] Décret des 2-17 mars 1791.

trie naît de la liberté, et que, si on l'inquiète, elle disparaît[1].

Elle supprima les douanes intérieures, qui *rendaient différentes parties de l'Empire étrangères les unes aux autres, et qui fatiguaient par les modes de leurs perceptions autant que par leur rigueur même, non-seulement les spéculations commerciales, mais encore la liberté individuelle*[2].

Enfin, elle modifia aussi, dans le sens de la liberté et de la franchise, le régime des douanes extérieures[3].

Mais les nécessités de la guerre conduisirent bientôt la France à s'arrêter dans la voie de ces utiles et salutaires réformes.

La Convention, par le décret du 1er mars 1793, annula les traités de commerce existant entre l'ancien gouvernement français et les puissances avec lesquelles la République était en guerre ; elle ne permit l'importation des objets manufacturés que dans le cas où il serait justifié qu'ils avaient été fabriqués dans des États en paix avec la France.

Sous le gouvernement qui lui succéda, la loi du 10 brumaire an v (31 octobre 1796), renchérissant sur toutes les dispositions législatives antérieures, même sur les tarifs de 1664 et 1667, prohiba l'importation des marchandises manufacturées, prove-

[1] Instruction des 12-20 août 1790, ch. 6, Agriculture et commerce.

[2] Décret des 31 octobre-5 novembre 1790.

[3] Décret des 2-15 mars 1791.

nant, soit des fabriques, soit du commerce anglais, et réputa de provenance anglaise, quelle qu'en fût l'origine, un nombre infini de produits étrangers.

Enfin, Napoléon Ier, *voulant vaincre la mer par la terre*, et usant du droit de représailles, data de Berlin son fameux décret du 21 novembre 1806. Il déclara les îles Britanniques en état de blocus, interdit tout commerce et toute correspondance avec elles, reconnut de bonne prise non-seulement les marchandises appartenant à l'Angleterre, mais même celles qui provenaient de ses fabriques, quel qu'en fût le propriétaire, défendit aux bâtiments qui auraient touché aux colonies anglaises ou à l'un des ports des Trois-Royaumes d'aborder aux ports français ou soumis à la France.

Lorsqu'on entreprit la rédaction du nouveau Code de commerce, l'industrie, sauf les franchises intérieures, qu'elle devait à la sagesse de l'Assemblée constituante, était donc soumise à peu près au même régime que du temps de Colbert. Protégée contre la concurrence étrangère, sûre de placer ses produits sur le marché français, elle ne faisait aucun effort pour en abaisser les prix ou pour leur donner le degré de perfection atteint par les nations voisines. Elle ne sentait ni le besoin de l'association ni celui des grands capitaux ; elle vivait d'une vie calme et domestique ; ses relations n'étaient ni plus variées ni plus étendues qu'au XVIIe siècle.

Est-il surprenant, dès lors, que le nouveau Code ne soit, dans la plupart de ses dispositions, que la reproduction de l'édit de 1673 et surtout de l'ordonnance de 1681?

Mais, depuis 1808, sous l'influence de la paix, le commerce a pris un incroyable essor.

De 1799 à 1810, la moyenne des valeurs importées et exportées n'était annuellement que de 733 millions.

Ces valeurs, qui, en 1827, atteignaient encore à peine 1,150 millions, se sont élevées, en 1856, à 4,587 millions[1] et, en 1859, à 4,904 millions[2]. En trente ans, elles ont presque quintuplé.

Cet accroissement était, vous le concevez, Messieurs, la conséquence des développements de l'industrie à l'intérieur. Si on importait plus, c'est qu'elle avait plus à produire; si on exportait plus, c'est qu'elle avait produit davantage. En effet, la valeur des objets importés et consommés en France, qui n'était que de 414 millions en 1827, s'est élevée, en 1856, à 1,521 millions, et celle de l'exportation des marchandises nationales ou nationalisées, qui n'était, en 1827, que de 507 millions, s'est élevée, en 1856, à 1,627 millions.

Parvenue à un pareil degré de virilité, l'industrie

[1] Tableau décennal du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères. 1847 à 1857.

[2] Tableau du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, pendant l'année 1859.

d'un peuple est assez forte pour ne recevoir de la loi qu'une protection modérée. « L'emploi du tarif doit finir, disaient eux-mêmes, à une autre époque, les partisans de la prohibition, quand l'éducation de l'industrie est finie, quand elle est adulte. »

Les États qui ont le devoir de pourvoir, autant qu'il dépend d'eux, aux besoins des classes laborieuses, ont alors à leur disposition l'un des moyens les plus sûrs et les plus directs de satisfaire à cette obligation, c'est de provoquer la concurrence étrangère par l'abaissement des tarifs.

Cette vérité, dont dépend peut-être la sécurité des nations modernes, l'Angleterre, elle-même, l'a longtemps entrevue avant de la mettre définitivement en pratique. En 1823, Huskisson porta, il est vrai, un premier coup à la prohibition; mais, malgré cet essai et les tentatives qui l'ont suivi, l'Angleterre conserva encore, pendant plusieurs années, les traditions mercantiles de Colbert. La lutte ne fut engagée sérieusement qu'en 1838 par la *ligue* de Manchester. Dès les premiers jours de son organisation, cette ligue, aussi fameuse par la persévérance modérée de ses fondateurs que par les sacrifices qu'elle s'est imposés et par les résultats qu'elle a obtenus, convaincue « que la base de la justice commerciale est le droit qu'a tout homme d'échanger les fruits de son travail contre ceux des autres peuples, » suppliait la Chambre des Communes « d'abolir les lois relatives à l'importation des grains et autres denrées alimentaires, et de faire

aboutir à leur plein développement, tant pour l'agriculture que pour la manufacture, les vrais et pacifiques principes du libre échange. » Pendant quatre ans ses efforts demeurèrent infructueux ; mais, en 1842, elle eut la satisfaction de voir ses réformes acceptées, du moins en partie, par le grand homme qui dirigeait alors le ministère du Royaume-Uni. Le Parlement votait, sur la provocation de sir Robert Peel, le dégrèvement de plus de 700 articles des tarifs; le droit descendait sur les matières premières à 5 pour 100 de la valeur; sur les produits en partie manufacturés à 12 pour 100; sur les produits manufacturés à 20 pour 100; il devenait *mobile* sur les grains; il variait de 20 à 1 shilling, suivant la situation du marché.

Encouragé par le succès, Robert Peel poursuivit ces mesures de dégrèvement, et, à la fin de 1845, la *ligue* n'avait plus à obtenir que la liberté du commerce des grains.

A l'ouverture du Parlement de 1846, le chef du parti conservateur n'hésita pas à attaquer les principes qu'il avait soutenus dans d'autres temps et à déclarer que la prospérité et la sécurité de l'Angleterre lui paraissaient engagées dans la question des grains : il proposa de les dégrever de toute taxe à l'entrée et à la sortie, après trois ans de régime transitoire. Le plan du premier ministre ne fut adopté dans la Chambre des Communes qu'après dix-sept jours de discussion, et dans celle des Lords que sur un discours de lord Wellington (26 mai 1846).

Voilà plus de quinze ans que l'Angleterre pratique ce régime. Les résultats ont dépassé les prévisions : le commerce maritime, l'industrie, l'agriculture ont pris un essor inespéré ; les salaires se sont élevés, le nombre des pauvres a diminué. Ces faits, je ne les invente pas, je les trouve dans un document distribué en 1859 à la Chambre des Communes.

Les hommes politiques de l'Angleterre ne sont pas à comprendre que ce régime importe au moins autant aux intérêts moraux des nations qu'à leurs besoins matériels. Écoutez, Messieurs, les éloquentes paroles par lesquelles le chancelier de l'échiquier, M. Gladstone, terminait devant la Chambre des Communes l'exposé des comptes de 1860 et 1861. « En continuant à marcher dans la voie des réformes commerciales, vous répandrez des bienfaits parmi vos concitoyens, des bienfaits qui sont les plus précieux de tous, parce que ce n'est pas une assistance mécanique que vous fournissez à l'activité des hommes ; mais vous les mettez en position de faire ce qu'ils se doivent à eux-mêmes ; vous agrandissez leurs moyens d'action ; vous donnez de la valeur à leur travail ; vous faites un appel au sentiment de la responsabilité, et vous développez la pensée que chacun doit attendre de lui-même l'amélioration de son sort [1].

La France avait aussi tenté, à diverses reprises,

[1] *Moniteur universel* du 19 février 1860.

de s'affranchir du régime prohibitif, mais les efforts du Gouvernement avaient été entravés ou par l'intérêt individuel ou par le respect irréfléchi de la tradition [1].

Il fallait qu'une volonté calme, ferme, inébranlable, qu'une vaste intelligence initiée aux secrets de la science économique, qu'un cœur ardemment dévoué aux intérêts généraux du pays imposât, en quelque sorte, à la France cette réforme salutaire qui, en même temps qu'elle imprimera une nouvelle impulsion au commerce et à l'industrie, augmentera le bien-être des classes laborieuses et consolidera de plus en plus la paix publique.

C'est le digne couronnement des immenses progrès que le commerce français a réalisés depuis cinquante ans !

Que nous sommes loin, Messieurs, du régime de Colbert et de celui de 1808 !

Le moment n'est-il pas venu de revoir notre législation commerciale, de la compléter dans certaines parties et, dans certaines autres, d'en modifier l'esprit, en l'appropriant aux situations nouvelles, qui sont nées soit de la transformation de certaines industries, soit des mœurs de notre époque, ou qui naîtront des traités de commerce conclus avec l'Angleterre, la Belgique et les autres puissances qui s'associeront à nos réformes économiques ?

[1] Traité de commerce avec l'Angleterre ; actes et documents; rapport à l'Empereur de LL. Exc. MM. Baroche et Rouher, p. 21.

Je ne vous présenterai, Messieurs, ni le projet ni même l'avant-projet du nouveau Code. Je vous demanderai seulement la permission de parcourir rapidement avec vous quelques-unes des matières dont il peut être à propos de rajeunir les règles.

Parmi celles qui concernent le commerce en général, nous rencontrons les sociétés, les agents de change et courtiers de marchandises, les livres de commerce, les instruments de crédit, les faillites.

Les *sociétés industrielles* sont un peu comme la boîte de Pandore; il peut en sortir de grands biens, et aussi de grands maux. « Elles peuvent élever des populations de l'avilissement de la misère aux jouissances de la vie laborieuse, dûment récompensée, comme elles peuvent, en dissipant les premières épargnes des pauvres, replonger les mêmes populations dans une misère plus profonde que celle d'où l'on prétendait les retirer [1]. »

Le législateur doit régler avec soin une institution qui peut être si avantageuse et en même temps si funeste.

Cependant le Code de commerce ne contient guère sur les sociétés que des « têtes de chapitre [2]. » Son imperfection ne peut s'expliquer que par la situation de l'industrie en 1807. Alors, « l'esprit d'association bégayait à peine quelques projets sans portée [3]. »

[1] M. Rossi, Observations sur le droit français, *Mémoires de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. 2, 2e série, p. 271.
[2], [3] M. Rossi, *ibid.*

Aujourd'hui qu'il a pénétré dans nos mœurs et que l'association est devenue en quelque sorte l'une des conditions essentielles de la prospérité industrielle, la loi doit se montrer plus soucieuse des formes que les sociétés commerciales pourront prendre et des règles qu'elles devront suivre dans les diverses périodes de leur existence.

La forme de l'une de ces sociétés est, depuis longtemps et surtout depuis ces dernières années, l'objet des plus vives critiques. Vous avez pressenti, Messieurs, que je voulais parler de la société en commandite. On lui reproche de mettre en rapport, de réunir, d'attacher en quelque sorte, l'un à l'autre, deux éléments, sinon hétérogènes, du moins de nature différente. Tandis que le gérant est maître de l'opération et qu'il dispose, à son gré, du fonds social, les commanditaires n'ont qu'un droit de surveillance, limité par la loi de la façon la plus rigoureuse. S'ils restent étrangers à la gestion, ils sont exposés à perdre les valeurs confiées au gérant, qui n'a ni frein ni contre-poids; s'ils y participent, ils en deviennent indéfiniment responsables.

Les conséquences de ce fâcheux antagonisme sont encore bien plus redoutables lorsque la commandite est divisée en actions. Ainsi fractionnée, la surveillance même ne peut plus s'exercer, et la société est abandonnée, sans aucune espèce de contrôle, aux caprices plus ou moins audacieux du gérant.

A quelle ruine n'est-elle pas réservée, si celui-ci n'est, comme on l'a vu trop fréquemment, qu'un aventurier, sans fortune et sans honneur?

Cependant on ne peut pas méconnaître que la commandite par actions a rendu au commerce et à l'industrie les services les plus considérables, en mettant à leur disposition des capitaux qui, sans elle, en seraient demeurés éloignés : il peut donc être permis d'en critiquer la forme, mais non pas d'en désapprouver le principe.

La loi du 17 juillet 1856 a eu pour objet de diminuer les dangers résultant de la forme de ces sociétés. C'est dans ce but qu'elle a placé auprès du gérant un conseil de surveillance chargé de vérifier les livres, la caisse, le portefeuille. Mais l'a-t-elle atteint? De grands scandales financiers ont protesté récemment contre son efficacité. En organisant un contrôle qui n'est, pour ainsi dire, que rétrospectif, et qui n'a jamais été refusé aux commanditaires, elle n'a pas fait assez pour ceux-ci, qui restent dépourvus du droit de modérer l'action du gérant et de donner à son administration la direction commandée par l'intérêt commun.

« Dans notre pensée, disait M. le président Denière, lors de l'installation des nouveaux juges du tribunal de commerce de la Seine (6 juillet 1861), l'imperfection du système (de la loi du 17 juillet 1856), qu'une si courte expérience a déjà condamné, ne réside point dans les attributions conférées aux conseils de surveillance ni dans la responsabilité

qui leur incombe, mais prend sa source dans le principe même des sociétés en commandite par actions, composées de deux éléments distincts, de deux catégories d'associés, le gérant et les commanditaires, n'ayant ni les mêmes droits ni la même responsabilité. »

C'est là, en effet, qu'est le nœud de la difficulté; c'est à la résoudre que doivent tendre les efforts du législateur.

L'Angleterre ne s'y est pas trompée.

Ce pays, dont les lois ne suivent pas toujours les mœurs, ne reconnaissait encore, il y a quelques années, que deux espèces de sociétés : les sociétés *non enregistrées* ou privées, c'est-à-dire celles qui se forment librement entre les parties contractantes et les sociétés *incorporées* ou publiques, c'est-à-dire celles qui ne peuvent être établies que par charte royale ou acte du Parlement. Les premières correspondent à nos sociétés en nom collectif; les secondes à nos sociétés anonymes. Comme celles-ci, elles offrent aux actionnaires les avantages d'une garantie limitée; mais elles ne peuvent pas être employées dans la pratique journalière du commerce; elles sont réservées aux vastes associations, à celles qui existent en vertu d'un privilége et exercent un monopole, comme la Compagnie des Indes, la banque d'Angleterre, les chemins de fer. Jusqu'en 1856, dans le Royaume-Uni, quiconque participait à toute autre association commerciale y était engagé indéfiniment.

Il est curieux que le peuple anglais, qui n'ignorait pas plus que nous les anciennes commandites de l'Italie, et qui perçoit si naturellement toutes les idées favorables aux développements du commerce, n'ait pas adapté plus tôt aux besoins quotidiens de l'industrie l'association de capitaux à garantie limitée.

Mais pendant que la France travaillait à améliorer les règles de la commandite par actions, l'Angleterre cherchait de son côté à s'en approprier le principe sans en subir les inconvénients. Il est peut-être permis de croire que le bill du 14 juillet 1856 a réalisé cette combinaison, en autorisant les associations à capitaux limités sous le nom de *joint-stock companies limited*. Dans ces sortes de compagnies, les associés, quels qu'ils soient, ne sont engagés que jusqu'à concurrence de leur mise, les gérants ne sont que des administrateurs, les commanditaires ont un droit de contrôle permanent, qu'ils peuvent même communiquer à certains agents de la Couronne; ce sont, à vrai dire, des sociétés anonymes, dont l'organisation n'est pas soumise à l'approbation du Gouvernement.

Ces sociétés se sont rapidement multipliées, et le succès qu'elles ont obtenu semble démontrer la sagesse des idées sur lesquelles elles reposent [1].

[1] M. Denière, discours prononcé le 6 juillet 1861, lors de l'installation des nouveaux juges du Tribunal de commerce de la Seine.

Ainsi, coïncidence remarquable ! en même temps que la France promulguait sa loi sur les sociétés en commandite par actions, l'Angleterre publiait la sienne sur les sociétés de capitaux à garantie limitée. L'une a maintenu la prédominance du gérant et paraît avoir échoué ; l'autre l'as upprimée, et, s'il faut en croire des autorités respectables, a produit d'heureux effets.

Il faut, je crois, remettre la question à l'étude, montrer moins de méfiance contre l'action des commanditaires et leur donner plus de pouvoir sans engager indéfiniment leur responsabilité.

Ira-t-on jusqu'au système anglais, et substituera-t-on à la société en commandite par actions les associations de capitaux à garantie limitée ? Je n'y verrais aucun inconvénient ; mais cette réforme radicale effraierait peut-être certains esprits.

Laissera-t-on, au contraire, à la commandite par actions son gérant responsable, et se bornera-t-on à étendre les pouvoirs des commanditaires, à leur donner la faculté de contrôler l'action du gérant, de la diriger et même de la limiter, sans les exposer aux conséquences rigoureuses de l'art. 28 du Code de commerce ?

Réduite à ces proportions, la réforme présenterait encore des avantages sérieux.

Ce régime conserverait, il est vrai, dans la commandite par actions des responsabilités de nature différente, mais du moins il protégerait d'une manière plus efficace les capitaux des commandi-

taires, qui cesseraient d'être livrés à la discrétion des gérants. Les deux éléments de la commandite s'équilibreraient l'un par l'autre, et l'antagonisme, qui en est l'un des plus graves inconvénients, serait remplacé par l'assimilation des deux principes qui la constituent.

D'ailleurs, cette innovation n'exposerait à aucun mécompte les tiers qui traiteraient avec la société. S'ils se laissaient prendre aux apparences, s'ils se laissaient abuser, sur la qualité et la responsabilité des commanditaires, par les actes de gestion auxquels ceux-ci participeraient, ils ne pourraient l'imputer qu'à leur négligence. Les actes de société ne sont-ils pas transcrits aux greffes des tribunaux de commerce, où il est si facile de les consulter? La loi nouvelle pourrait même recourir à une précaution que la loi anglaise n'a pas négligée : ce serait d'ordonner que la raison sociale comprît les noms de tous les gérants responsables et continuât à ne comprendre que ces noms. Par ce moyen, le public connaîtrait dans quelle mesure seraient engagés les divers membres de la société.

Ces idées, que la réforme pourrait s'approprier, je les ai trouvées, Messieurs, dans votre jurisprudence. Vous avez, depuis longtemps, senti qu'il était dans les conditions mêmes de la société en commandite par actions que les commanditaires eussent une certaine liberté de surveillance et de contrôle, qui paraît peu compatible avec les art. 27 et 28 du Code de commerce, et vous avez eu la sa-

gesse de la leur accorder. Vous les avez autorisés à s'immiscer dans les faits internes de l'administration, et vous ne les avez pas condamnés à rester toujours étrangers aux faits externes de la gestion[1]. Vous leur avez permis « de donner des conseils et de prendre des délibérations pour *obliger le gérant à restreindre ses dépenses*[2]; » vous leur avez permis « *d'interdire au gérant de faire aucune dépense en dehors des dépenses d'entretien, sans avoir préalablement consulté le conseil d'administration, à l'avis duquel il serait tenu d'obtempérer*[3]; » vous leur avez permis d'enjoindre au gérant « *de déposer les fonds sociaux entre les mains du banquier de la société, qui ne devrait s'en dessaisir, lorsqu'il ne s'agirait pas de menues dépenses d'entretien, que sur un mandat délivré par l'un des directeurs et approuvé par le conseil d'administration*[4]; enfin, dans le dernier arrêt qu'elle a rendu sur cette matière, votre chambre civile a reconnu que les actionnaires pouvaient im-

[1] Arrêts des 13 décembre 1841, Derosne et Cail c. Vandermarq, Dalloz, 1842, 1, 26; 26 décembre 1842, Coste-Milliard c. Mines des Perrins; D. 1843, 1, 121; 29 mars 1843, Duval c. Soubiranne, D. 1843, 1, 252; 13 novembre 1844, Morizot c. Gromort, D. 1844, 1, 420; 23 mars 1846, Breton et Danto c. Montfouilloux, D. 1846, 1, 308; 25 juin 1846, syndics Chevret c. Baragnon, D. 1846, 1, 312; 29 juin 1858, Rocher c. Broquin, D. 1858, 1, 455; 24 mai 1859, Hébert c. Pauly, D. 1859, 1, 242.

[2] Arrêt du 13 novembre 1844, précité.

[3] Arrêt du 29 juin 1858, précité.

[4] Même arrêt.

punément se livrer à certains actes de contrôle extérieur ; elle a jugé que le commanditaire, « *qui, par délégation de l'assemblée générale de ses coassociés, recueille des renseignements propres à l'éclairer sur l'utilité et l'importance de certaines opérations, pour lesquelles le gérant ne pouvait engager la société sans une autorisation préalable, n'exécute pas un acte de gestion qui puisse engager indéfiniment sa responsabilité*[1]. »

Vos arrêts renferment le germe de la réforme réclamée par la pratique commerciale ; le législateur n'a qu'à le féconder, pour donner aux sociétés de capitaux à garantie limitée la puissance et les développements qu'en si peu d'années elles ont obtenus en Angleterre.

Je ne dirai plus que quelques mots sur les sociétés industrielles.

L'ordonnance de 1673 ne contient aucune règle sur la manière dont elles se forment, s'administrent et se liquident. Le Code de commerce n'est guère moins incomplet que l'ordonnance. Il se contente d'indiquer dans l'un de ses articles que le contrat de société se règle par le droit civil, par les lois particulières au commerce et par les conventions des parties.

Cette disposition est, assurément, insuffisante : la formation, l'administration, la liquidation des sociétés présentent des questions nombreuses et com-

[1] Arrêt du 24 mai 1859, précité.

pliquées. Je n'ai pas, Messieurs, à vous les rappeler ; la plupart vous ont été soumises : il importe que la loi les résolve d'une manière fixe et invariable.

Les législations des nations voisines ne se sont pas montrées aussi parcimonieuses que la nôtre sur ce point, qui intéresse à un si haut degré la sécurité et la prospérité du commerce. L'Angleterre, pour ne citer qu'elle, en même temps qu'elle réformait ses lois sur les sociétés industrielles, prenait soin de déterminer les règles qu'elles devront suivre dans les diverses périodes de leur existence. C'est un exemple qui pourrait être utilement consulté et facilement approprié à nos mœurs.

Ne devrait-on pas aussi profiter de l'occasion qui serait offerte, pour comprendre parmi les actes de commerce le trafic des immeubles[1], et en tirer la conséquence que les associations qui font ce genre d'opérations sont des sociétés de commerce[2]?

Ne devrait-on pas également en profiter, pour déterminer les cas dans lesquels les sociétés minières continueront à demeurer sociétés civiles, et ceux dans lesquels elles deviendront sociétés industrielles[3]?

[1] Jurisprudence contraire : C. cass. 28 brumaire an XIII, Sirey, *Coll. nouv.*, 4 juin 1850, Sir. 1850, 1, 593.

[2] Jurisprudence contraire : C. cass. 14 décembre 1819, Sir. *Coll. nouv.* Voir, sur la question, M. Émile Ollivier, *Revue pratique du droit français*, t. 1er, p. 211.

[3] Voir sur cette distinction : C. cass. 7 février 1826, Bardet c. Cade, Dall. 1826, 1, 157 ; 30 avril 1828, Thérouenne c. Suratins,

Enfin ne devrait-on pas en profiter, pour déclarer que les sociétés civiles sont, comme les sociétés commerciales, des êtres moraux[1], et que, contrairement à la jurisprudence fondée sur l'article 69 du Code de procédure, qui serait réformé, elles agiront en justice, soit en demandant, soit en défendant, par l'intermédiaire de leurs directeurs[2]?

Les lois et les règlements organiques des *agents de change et des courtiers de commerce* me paraissent exiger non moins impérieusement une révision législative.

Le représentant de la chambre syndicale de Paris déclarait, dans un procès criminel que vous n'avez pas oublié, que ces lois et ces règlements n'étaient plus en harmonie avec les nécessités de notre époque, et que leur inobservation était, pour ainsi dire, passée dans les habitudes de la corporation; il y avait, à ses yeux, une sorte de témérité à pour-

Sir. 1828, 1, 418; 24 juin 1829, Royer c. de Mailly, Dall. 1829, 1, 280; Bordeaux, 22 juin 1833, de Pompignan c. de Royère, Sir. 1833, 2, 547; 15 avril 1834, Mallez c. de Castellane, Dall. 1834, 1, 195; 10 mars 1841, Michaud c. Mortier, Sir. 1841, 1, 357; Dijon, 26 avril 1841, Rolland c. Coste, Dall. 1841, 2, 216; Paris, 8 décembre 1842, houillères de la Thaurie-Maillot c. Brandon, Dall. 1843, 2, 88; Paris, 9 février 1843, Guillochin c. Debray, Dall. 2, 89.

[1] Jurisprudence conforme : C. cass. 8 novembre 1836, comp. du Cotentin c. Hérault-Lafontaine, Sir. 1836, 1, 811.

[2] C. cass. 8 novembre 1836, déjà cité; 26 mai 1841, Fouque c. Tassy, Sir. 1841, 1, 483.

suivre la répression de faits réprouvés par la loi mais admis par l'usage.

Concevriez-vous, Messieurs, que cette lutte se continuât et que la loi demeurât impuissante à se faire respecter? N'est-il pas de l'intérêt public que cet antagonisme cesse prochainement? Il ne faut pas qu'il soit permis d'étouffer la loi sous l'usage.

Si la loi gêne les spéculations honnêtes qui entretiennent le crédit public, qu'elle soit changée. Mais si ses défenses ne sont que justes et légitimes, qu'elle soit ravivée par une consécration nouvelle et qu'elle trouve dans des dispositions, faciles à appliquer, la force de s'imposer.

Je me garderai bien, Messieurs, de reprendre avec vous l'ensemble de cette législation ; je n'examinerai que quelques-unes des questions sur lesquelles la loi et l'usage sont en opposition.

La loi refuse à l'agent de change le droit de mettre sa charge en société[1], l'usage le lui accorde, et l'usage est plus puissant que la loi.

[1] MM. Troplong, *des Sociétés*, n° 91 ; Delangle, *des Sociétés*, n° 108 ; Duvergier, *des Sociétés*, n° 59 ; Bédarride, *des Sociétés*, n° 25 ; Bozérian, *la Bourse*, *n°* 180 ; Paris, 2 janvier 1838, Boullenois c. Chastanet, Dall. 1838, 2, 9 ; Paris, 17 juillet 1843, Chaulin c. Marcel de Bruges, Dall. 1844, 2, 7 ; Rennes, 9 avril 1851, Hignard c. Demangeac, Dall. 1853, 2, 208 ; Lyon, 28 février 1853, Couvert c. Veley, *ibid ;* Bordeaux, 8 juin 1853, Constantin c. Laborde, *ibid.*, 209, etc., etc. — *Contrà*, MM. Dard, *Traité des Offices* ; Bioche, v° *Offices*, n° 93 ; Mollot, *des Bourses de commerce :* Alauzet, *Commentaire du Code de commerce ;* Paris, 15 juin 1850, Delagrange c. Dubos, Dall. 1851, 2, 113.

Est-ce la loi qu'il faut vivifier? Est-ce l'usage qu'il faut consacrer?

Le doute est-il possible?

L'usage n'a rien d'utile : il offre même les plus graves inconvénients ; il élève le prix des charges à des chiffres exorbitants ; il fait que la fonction publique (car c'est bien une fonction publique) est parfois confiée aux mains d'un téméraire, sans fortune et sans garantie personnelle ; il provoque aux désordres du jeu l'association qu'il autorise et qui, souvent, ne s'est constituée que dans ce but ; enfin, il lui livre le secret des ordres donnés au titulaire et lui permet d'en abuser.

Voici un exemple qui dira, mieux que je ne saurais le faire, à quels déplorables abus a conduit la pratique d'un usage si vivement défendu.

Une charge d'agent de change à Paris, achetée deux millions, devint l'objet d'une société en commandite, au capital de 2,600,000 fr., fractionné en cinquante-deux parts. Le titulaire en conserva seulement seize, que même, bientôt après, il céda en partie à des sous-associés; quelques-unes de ces parts furent elles-mêmes sous-divisées, et il y eut, enfin, dans la société, des intéressés porteurs de cinquièmes de cinquante-deuxième. Le titulaire, qui n'était plus que le gérant de la charge et qui n'y avait, pour ainsi dire, aucun intérêt personnel, ne la conserva pas pendant une année ; il l'avait achetée en décembre 1857 et prenait la fuite au mois de novembre 1858, laissant un déficit de plus d'un million.

La loi, au contraire, est confirmée dans ses prohibitions par la raison et les principes les plus vulgaires du droit public. Comprend-on qu'on puisse mettre en société un pouvoir, qui est une émanation, une fraction de la puissance exécutive?

La loi est, aussi, la sauve-garde de la moralité publique. L'agent de change qui n'engage dans le prix de sa charge que sa responsabilité personnelle est nécessairement plus prudent et plus réservé; il ne tente pas la fortune et ne court pas les aventures; il attend de son travail et du temps la réalisation de ses espérances, et ne compromet pas par de folles entreprises les intérêts qui lui sont confiés.

Le choix est donc facile à faire entre l'usage et la loi. C'est la loi qu'il faut maintenir, et protéger contre l'usage par les défenses les plus rigoureuses.

La loi prohibe aussi les paris sur la hausse et la baisse des effets publics [1]; mais l'usage les autorise, ou du moins les officiers de la bourse qui trouvent, dans le jeu, l'occasion de bénéfices considérables, ont la triste habileté d'éluder la sage prévoyance de la loi; et, chose bizarre, c'est avec les armes que la loi elle-même leur fournit qu'ils obtiennent ce triomphe. L'art. 1965 du Code Napoléon n'accorde, il est vrai, aucune action pour les dettes de

[1] Code pénal, art. 421, 422.

jeu ou pour le paiement d'un pari ; mais il suffit, pour rendre cette disposition impuissante, de n'engager la partie qu'après le dépôt préalable de l'enjeu et des honoraires; et, ce qui assure le succès infaillible de cette précaution, c'est que le perdant n'a pas le droit de répétition. L'art. 1967, applicable aux jeux de bourse comme aux autres, le lui interdit[1]. Cet article devient ainsi un instrument de fraude et de spoliation.

Que de désordres, de ruines, de désespoirs ont été la suite de cette audacieuse violation de la loi! Votre chambre des requêtes connaîtra prochainement les doléances d'une malheureuse femme qui a pu trouver un intermédiaire pour jouer, en moins de deux ans, sur des valeurs supérieures à 41 millions : elle a perdu toute sa fortune, plus de 270,000 fr.

La conscience publique s'émeut de pareils scandales [2]. Ne lui donnerait-on pas satisfaction, si, en continuant à refuser le droit d'action pour les dettes de jeu et le paiement des paris, on accordait au perdant le droit de répétition contre l'officier public qui a reçu l'enjeu et en a disposé? Cette me-

[1] C. cass. 4 août 1824, Perdonnet c. Forbin-Janson, Sir. 1824, 1, 409; 11 août 1824, Augé c. Coutte, Sir. 1824, 1, 414; 25 janvier 1827, Rouvière c. Gublin, Sir. 1827, 1, 122; 27 janvier 1852, Lecaron c. Leroy, Sir. 1852, 1, 140; 19 juin 1855, Weiss c. Bouglé, Sir 1856, 1, 162, 1[er] août 1859, Razous c. Espinasse, Sir. 1859, 1, 817; 2 août 1859, Duboy c. Moreau, Sir. 1859, 1, 820.

[2] M. Denière, *loc. cit.*

nace, faite à la caisse de l'agent de change, ne serait-elle pas plus efficace que les dispositions inappliquées des art. 421 et 422 du Code pénal?

Au reste, ces idées ne sont pas nouvelles ; elles me sont fournies par la législation romaine. L'édit du Préteur donnait au joueur malheureux une action utile pour la répétition des sommes qu'il avait payées. *Repetitio ejus, quod in aleâ lusum est, utilis ex hoc edicto danda* [1]. C'était une exception remarquable à la règle : *in pari causâ melior est causa possidentis*. Elle avait été introduite dans la loi, en haine du jeu et dans le but d'en prévenir les désastreuses conséquences. *Et, est non leve crimen* dit Cujas, *si quis vetitâ luserit aleâ, cujus odio multa singulariter recepta sunt, ut condictio quasi indebiti competat ei qui victus alea, sciens ultrò, solvit id quod amisit in aleâ* [2].

Pourquoi ne pas avoir pour les jeux de la bourse la haine que les Romains avaient pour des jeux moins dangereux ? pourquoi ne pas donner au perdant, ruiné par ses paris insensés, le droit de répétition, surtout lorsqu'il ne s'agit que de le lui donner contre un officier public qui, sans respect pour le caractère dont il est revêtu, s'est rendu l'intermédiaire actif et salarié d'un délit !

L'agent de change ne peut pas s'abriter derrière la règle *in pari causâ*. Sa faute est plus grave que

[1] Digeste, *de Aleatoribus*, fr. 4, § 2.
[2] Paratit. sur le C. *de Aleatoribus*.

celle du joueur. Délégué de la loi, son premier devoir est de la défendre contre les atteintes dont elle est menacée.

Mais les fautes fussent-elles égales, que le principe, que je rappelais tout à l'heure, devrait encore céder, si l'intérêt général exige sa défaillance. Vous-mêmes, Messieurs, vous avez proclamé cette vérité juridique, lorsque vous avez jugé que, malgré la parité des fautes, l'acquéreur d'un office a le droit de répéter du vendeur les sommes payées au delà du prix, soumis par leur volonté commune à l'approbation du Gouvernement [1].

Si le législateur substituait ces principes de la législation romaine et de votre jurisprudence à ceux de l'art. 1967 du Code Napoléon, il est permis de croire qu'il arrêterait les désordres du jeu. Les joueurs trouveraient difficilement des auxiliaires dans des officiers publics, dont la responsabilité serait aussi sérieusement engagée.

D'ailleurs, veuillez le remarquer, Messieurs, ces mesures n'atteindraient que le jeu. Il est si facile de discerner la fiction de la réalité, qu'elles n'entraveraient en aucune façon les marchés à terme, sérieux et loyaux, que la loi doit maintenir et protéger, parce qu'ils rentrent dans les habitudes les plus autorisées du commerce et qu'ils soutiennent le crédit public, en entretenant une lutte incessante entre la hausse et la baisse, lorsqu'ils sont appliqués aux valeurs de l'État.

[1] Jurisprudence constante.

Vous parlerai-je, encore, Messieurs, d'un autre usage que la défense opposa à l'action publique dans le procès criminel que j'ai déjà eu l'occasion de vous rappeler ? Il s'agissait, vous ne l'avez pas oublié, de faux par altération d'écritures ou par supposition de personnes. Mais j'aime mieux croire que ce procédé, aussi condamnable que honteux, n'existe pas à l'état d'usage. En tout cas, le souvenir de cette défense ne sera pas perdu le jour où le Gouvernement ordonnera la révision des règles organiques de l'institution des agents de change.

J'avais le dessein de jeter un coup d'œil sur les *livres de commerce* et d'examiner s'il n'est pas à propos de les affranchir de la réglementation minutieuse dont ils sont l'objet, et qui n'est qu'une réminiscence de l'ordonnance de 1673 et des prescriptions imposées par Colbert à tout ce qui tenait à l'industrie; j'aurais pu rechercher surtout s'il n'est point opportun, comme le propose le projet du *Code général de commerce allemand*[1], de ne pas subordonner leur valeur juridique à la formalité de la cote, du paraphe et du visa : formalité tombée en désuétude, même avant le temps où Guyot écrivait son Répertoire de jurisprudence[2], et que les développements du commerce moderne ont rendue matériellement impraticable dans les grands cen-

[1] Titre IV, art. 28 à 40.

[2] Merlin, *Répertoire de jurisprudence*, v° *Livres de commerce*, article de Guyot.

tres industriels ; j'aurais pu le faire avec d'autant plus de raison que j'ai lu, dans l'un des arrêts de votre chambre des requêtes, qu'il « est de principe que les livres de commerce qui n'ont pas été visés et paraphés conformément à la loi ne peuvent être représentés ni faire foi en justice au profit de ceux qui les ont produits [1]. » Mais le temps me presse et j'ai hâte de revenir à des matières plus dignes de vos lumières et de votre expérience.

Il importe, aujourd'hui plus que jamais, au succès de l'industrie que la loi mette à sa disposition de puissants *instruments de crédit.*

Les uns, comme l'abaissement de la taxe des matières premières, l'ouverture des voies de communication, l'amélioration des moyens de transport, lui seront fournis par le droit public, les autres par le droit privé. Je ne m'occuperai que de ces derniers, et, comme je ne veux pas fatiguer outre mesure votre bienveillante attention, je n'en ferai même qu'un très-rapide examen.

Le droit privé ne s'est guère préoccupé que dans ces dernières années des moyens de ménager, d'entretenir et de développer le crédit commercial. Je n'ai pas à vous rappeler, Messieurs, que le Code de 1807, comme l'ordonnance de 1673, les a complétement négligés.

Mais le commerce doit déjà au gouvernement de

[1] 3 janvier 1860, Bringuier c. Rey, Dall. 1860, 1, 222.

l'Empereur, sinon l'institution, du moins l'organisation des *magasins généraux* [1].

L'objet capital de cette institution est de mettre à la disposition du commerce un excellent instrument de crédit, en lui donnant le moyen de convertir en une valeur de circulation des marchandises qui seraient demeurées improductives jusqu'à ce qu'elles eussent été livrées à la consommation.

Lorsque les marchandises entrent au magasin, le directeur de l'établissement remet au déposant deux titres ayant deux destinations différentes : l'un, appelé *récépissé*, sert pour la transmission de la propriété de la marchandise; l'autre, appelé *bulletin de gage*, ou *warrant*, sert à la négociation de l'emprunt dont la marchandise deviendra le gage.

Si le déposant veut emprunter, il transfère le bulletin de gage par endossement au prêteur. L'endossement confère à celui-ci sur la marchandise tous les droits du créancier gagiste, et le gage suit le bulletin, en quelques mains qu'il passe par l'effet des négociations.

Cet engagement n'est pas un obstacle à la vente de la marchandise. Si le déposant veut la vendre après l'avoir donnée en gage, il endosse au profit de l'acheteur le récépissé qu'il a conservé; et ce dernier devient propriétaire de la marchandise, mais seu-

[1] Décrets des 21 mars, 26 mars, 23 août 1848; loi du 28 mai 1858; décret du 12 mars 1859.

lement au même titre que le vendeur, c'est-à-dire à la charge de payer au porteur du bulletin de gage la créance garantie par ce bulletin.

La loi, que je viens d'analyser, présente au commerce des avantages précieux ; elle est, cependant, accueillie avec froideur et réserve; on paraît répugner à faire emploi des bulletins de gage ou warrants. Au mois d'avril dernier, il n'y avait encore, en France, que trente-trois magasins généraux.

En Angleterre, au contraire, l'institution a parfaitement réussi, et les warrants y sont devenus d'un usage général.

Pourquoi l'insuccès chez nous et le succès chez nos voisins? La différence des résultats s'explique-t-elle par la différence des mœurs et des habitudes? Il faut, sans doute, tenir compte de cette cause; mais il y en a aussi une autre, qui provient de la supériorité de la pratique anglaise.

Le warrant anglais procède avec plus de discrétion que le nôtre; il ne livre pas à la publicité le nom de l'emprunteur; il est remis au *broker*, espèce de courtier de marchandises, banquier ou intermédiaire de banquier, opère dans le portefeuille de cet agent, où il se convertit en *weight-note* négociable, mais ne devient pas, lui-même, valeur de circulation.

Le tort de la législation française n'est pas, assurément, de lui avoir donné ce caractère, mais c'est de ne le lui avoir donné qu'à la condition de rendre l'opération publique par l'endossement que

le déposant est obligé de mettre sur le titre même. Ne pourrait-on pas remédier à cet inconvénient et ménager la susceptibilité de notre commerce, en découvrant une combinaison qui permettrait de remplacer, dans la première négociation du bulletin de gage, la signature de l'emprunteur par celle du directeur de l'établissement? Le titre resterait valeur de circulation et respecterait l'anonyme que l'emprunteur peut avoir intérêt à conserver.

Le jour même où le gouvernement de l'Empereur ouvrait au commerce français les magasins généraux, il le dotait aussi d'une autre institution qui ne serait guère moins avantageuse au crédit, si elle recevait chez nous les développements qu'elle a pris en Angleterre, en Hollande et dans les villes anséatiques. Je veux parler des *ventes publiques de marchandises en gros*[1]. Je n'en dirai qu'un mot : c'est pour demander si la loi, en continuant à imposer aux lots un minimum de valeur et à prohiber la vente publique des objets manufacturés, n'entravera pas, dans une certaine mesure, l'exécution des nouveaux traités de commerce, qui seront loin, je le crains, de produire tous les effets qu'on en attend, s'ils n'opèrent que sur des ventes en détail et de gré à gré.

Messieurs, vous entretiendrai-je des *chèques*, dont l'Angleterre a fait une espèce de monnaie courante,

[1] Loi du 28 mai 1858.

employée non-seulement dans les relations du commerce, mais encore dans les détails de la vie domestique?

Le chèque est une sorte de mandat, tiré sur un banquier, payable à vue et en général au porteur.

Son but est de faire sortir de leur inertie les capitaux tenus en réserve pour les besoins à venir, de les mettre dans la circulation et de les rendre productifs, pour leur propriétaire, qui les dépose chez le banquier, pour le banquier, qui les prête à l'industriel, pour l'industriel, qui les emploie et les féconde, pour l'ouvrier, à qui l'industriel procure du travail et dont le bien-être s'accroît de la prospérité du maître.

L'usage des chèques commence à s'introduire en France; je sais qu'il peut s'y nationaliser sans l'intervention de la loi. Il est peut-être bon, cependant, qu'elle reconnaisse son droit de bourgeoisie; car, comme l'a dit l'un de nos maîtres, moraliste et publiciste éminent: « L'égoïsme et l'ignorance trouvent une sorte de justification dans le silence du législateur. Ils négligent ce que le législateur paraît avoir méprisé. Tant est enracinée chez nous, ne l'oublions pas, l'habitude, bonne ou mauvaise, mais constante, de tourner en toutes choses nos regards vers le Pouvoir, de le prendre en toutes choses pour agent et pour guide[1]. »

La sécurité du crédit commercial est, aussi,

[1] M. Rossi, Observations sur le droit civil français, *Mémoires de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. 2, 2e série, p. 272.

intéressée à la régularisation de certains contrats, auxquels le législateur de 1807 est bien loin d'avoir accordé toute l'attention qu'ils méritent.

Ainsi le *contrat de nantissement*, qui peut continuer, quelle que soit d'ailleurs la destinée des magasins généraux, à être d'un si puissant secours pour l'industrie, attend encore son organisation. Le Code de commerce ne voit en lui qu'un accident du contrat de commission, tandis que la raison, le droit et la pratique permettent d'en faire l'accessoire de tous les prêts. Il n'en est question que dans les articles 93, 94 et 95 de ce Code. C'est à ces trois dispositions, empruntées au titre *des commissionnaires*, et ne réglant que les avances faites par ces intermédiaires du commerce, que se réduit la législation française, et que la jurisprudence puise ses motifs de décision, soit qu'il s'agisse de prêts faits sur consignation de marchandises, soit qu'il s'agisse de prêts faits sur dépôt de valeurs publiques ou industrielles. Cependant le nantissement commercial est assez important pour obtenir les honneurs d'une étude spéciale, qui le dégage d'entraves inutiles et mette fin à certaines incertitudes de la jurisprudence, qui se retrouvent jusque dans vos arrêts[1].

[1] La chambre civile juge que le gage des valeurs, négociables par la voie de l'endossement ou au porteur, est assujetti aux formalités du droit civil : 11 avril 1847, banque de Bordeaux c. Darhompé, Dall. 1847, 1, 311 ; 19 juin 1860, syndics Thurneyssen c. Homberg, Dall. 1860, 1, 249. La chambre des requêtes juge qu'il en est dis-

Le crédit commercial trouve également un utile auxiliaire dans un bon système d'*assurances*.

L'Angleterre n'est pas à comprendre cette vérité économique, à l'appliquer et à en ressentir les excellents effets.

Chez nous, au contraire, il semble que les assurances ne sont que tolérées.

L'ordonnance de 1681 a, il est vrai, organisé les assurances maritimes ; mais, en permettant l'assurance sur les corps et quille du vaisseau, sur les victuailles et les marchandises et même sur la liberté des personnes, elle *défend de faire* AUCUNE *assurance sur leur vie,* comme si elle se refusait à reconnaître cette vérité, aujourd'hui pratique, que l'activité, l'intelligence, la moralité humaine présentent une valeur bien autrement sérieuse que la quille d'un navire ou quelques tonnes de victuailles [1].

Le Code de commerce a-t-il été plus libéral que l'ordonnance? Les uns l'affirment [2], les autres le nient [3]. Ces derniers font remarquer que M. le con-

pensé : 18 juillet 1848, syndics Clauzel c. Mignot, Dall. 1848, 1, 177 ; 23 janvier 1860, Docks Napoléon c. Crédit mobilier, Dall. 1860, 1, 123.

[1] Ordonnance de 1681, livre 3, titre 6, art. 9 et 10.

[2] MM. Pardessus, *Droit commercial*, t. 2, p. 657, édit. de 1825 ; Philippe Dupin, *Thémis*, t. 5, p. 336 ; Troplong , *Contrats aléatoires*, p. 331 ; C. cass. 14 décembre 1853, comp. la Providence c. Ledoux, Dall. 1854, 1, 368, etc.

[3] Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. 3, p. 366 ; Delvincourt, t. 2,

seiller d'État Corvetto, dans l'exposé des motifs des titres 9 et 10 du livre 2 du Code, a déclaré au Corps législatif *qu'en traçant les dispositions qui concernent le contrat d'assurance*, le Conseil d'Etat avait entendu *se renfermer dans le beau système de l'ordonnance*, et que si ce Conseil *avait dit*, *à l'article* 334, *que toutes les valeurs estimables à prix d'argent pouvaient former un sujet d'assurance*, c'était parce que *cette rédaction lui avait paru répondre avec une plus grande exactitude à l'esprit des articles* 9 *et* 10 *de l'ordonnance, qui permettent d'assurer la liberté des hommes et qui défendent de faire des assurances sur leur vie, la liberté étant estimable à prix d'argent, la vie de l'homme ne l'étant pas*.

Quoi qu'il en soit, si le Code n'a pas interdit les assurances sur la vie, du moins il ne les a pas réglées; il les a négligées comme les assurances terrestres.

Je sais bien que, malgré ce silence de la loi, le Gouvernement les autorise les unes et les autres.

Je sais bien que les instincts sociaux ont deviné les bienfaits de cette institution « consolante et réparatrice, qui fonde la sécurité d'un avenir qui ne dépend pas de nous » [1], et que les assurances se sont propagées.

p. 345; Locré et Delaporte, sur l'art. 334 du Code de commerce; Estrangin sur le n° 27 de Pothier, *Traité des Assurances*; Alauzet, *des Assurances*, t. 2, p. 457.

[1] Philippe Dupin, *Thémis*, t. 5, p. 337.

Mais je ne crains pas d'affirmer qu'elles n'ont pas encore pris les développements que pourrait leur donner la consécration de la loi.

Enfin, il est une dernière question qui intéresse vivement le crédit : question souvent débattue et toujours demeurée indécise.

La loi doit-elle fixer l'*intérêt de l'argent?* doit-elle, au contraire, laisser aux parties la liberté de le discuter?

Le système de la liberté est défendu par les économistes, depuis Turgot et Bentham, et, avec eux, par plusieurs des hommes éminents qui prirent une si grande part à la discussion de nos Codes, par Regnault de Saint-Jean-d'Angély, Treilhard, Bérenger.

L'intervention de la loi est réclamée par Cambacérès, Tronchet, Malleville, d'autres encore, parmi lesquels se placent les chefs illustres de notre compagnie [1].

Le Sénat est saisi de la question par voie de pétition; attendons avec respect sa décision; remarquons cependant que, dans les circonstances où la Banque de France est autorisée par la loi du 9 juin 1857 [2] à élever au-dessus de 6 pour 100 le taux de ses escomptes et l'intérêt de ses avances, il peut être légitime de permettre au commerce d'élever le sien dans les mêmes proportions.

[1] Rapport de M. Bonjean au Sénat ; séance du 21 juin 1861.
[2] Art. 8.

Je termine par un dernier mot ce que j'avais à dire sur le commerce en général.

Il y a quelques semaines à peine que l'honorable président du tribunal de commerce de Paris, qui suit d'un œil si vigilant la marche et les résultats des *faillites*, demandait que la loi du 28 mai 1838 fût soumise à un nouvel examen, qu'elle fût simplifiée, et qu'une pondération plus rationnelle et plus équitable fût établie entre les intérêts des créanciers et ceux du propriétaire des lieux loués au failli [1].

Vous accueillerez, Messieurs, les observations de M. le président Denière avec l'attention qui leur est due, d'autant plus que votre jurisprudence est allée, en quelque sorte, au-devant de l'une des réformes qu'il considère comme urgentes, en imposant de sages limites aux droits exorbitants que le propriétaire voulait s'arroger [2]. Mais vos décisions, quelque respectables qu'elles soient, ne sont que des arrêts; elles n'ont pas la puissance et la stabilité de la loi.

Si la réforme se rendait aux vœux de l'honorable M. Denière, elle pourrait s'aider du nouvel *act* sur les faillites que l'Angleterre vient d'adopter; elle trouverait peut-être, dans les 232 articles de cette loi, quelques dispositions heureuses et

[1] M. Denière, *loc. cit.*

[2] Arrêt du 4 janvier 1860, Delestang c. faillite Cardinal, Dall. 1860, 1, 35.

faciles à concilier avec nos mœurs et nos habitudes [1].

J'aurais pu, Messieurs, étendre cette étude aux *matières du commerce de terre et du commerce maritime;* j'aurais facilement établi que nos lois actuelles sont devenues insuffisantes depuis l'établissement des chemins de fer et l'emploi de la vapeur dans la navigation maritime.

J'aurais pu l'étendre aussi aux rapports internationaux qui vont naître des nouveaux traités de commerce. A ce point de vue, j'aurais rencontré plus d'un sujet intéressant : l'*article 14 du Code Napoléon*, cette disposition qui, suivant les interprétations de la jurisprudence, trop larges peut-être dans certains cas, laisse aux Français la faculté de reprendre devant les tribunaux de France les procès qu'ils ont soutenus contre des étrangers devant les juridictions étrangères, lorsqu'ils ne les ont pas saisies *spontanément et librement* [2]; la *loi du 30 mai* 1857, réminiscence peu raisonnée de nos anciennes ordonnances [3], disposition rétrograde

[1] Cap. CXXXIV. An act to amend the law relating to bankruptcy and insolvency in England; 6th August., 1861.

[2] C. cass. 15 nov. 1827, Delamme c. Heymane, Dall. 1828, 1, 23; 14 février 1837, Cabanon c. Hermet, Dall. 1837, 1, 100 : 26 février 1846, Bonneau c. Poydras, Dall. 1846, 1, 153 ; 27 décembre 1852, Todesco c. Baudon, Dall. 1852, 1, 313 ; 23 mars 1859, 1, 265 ; 11 décembre 1860, Jenny et comp. c. de Beauveau-Craon, inédit.

[3] *Ordonnance du Roussillon de janvier* 1563, art. 38. Tous estrangers qui voudront exercer faict de banque en nostre royaume, pays

qui, sous prétexte de représailles et de droit public, méconnaît les principes du statut personnel; instrument de gêne et d'antagonisme qui, s'il était conservé, imposerait à toutes les sociétés anonymes étrangères en relations avec l'industrie française, aux *trading corporations* du Royaume-Uni, à la Banque d'Angleterre, comme aux autres, la nécessité de se faire reconnaître en France avant de pouvoir y défendre leurs droits.

A ces questions internationales, je pourrais en ajouter d'autres de même nature; mais votre patience a des limites que je dois respecter.

Il ne me reste plus, Messieurs, qu'à vous remercier de votre longue et bienveillante attention et à élever respectueusement la voix jusqu'à CELUI qui

et terres de nostre obeyssance, seront tenus et contraints bailler preallablement caution de cinquante mil escus, de gens resseans et solvables, et ce pardevant nos juges ordinaires, desquels ils seront *tenus prendre permission*, après ladite caution baillée et receue et icelle renouveller de cinq ans en cinq ans.

Ordonnance de Blois de mai 1579, art. 357. Deffendons à tous estrangers de lever banque en nostre royaume, sans qu'au preallable ils aient baillé caution resseante et solvable dans iceluі, de la somme de quinze mille écus sol; laquelle, si besoin est, ils seront tenus renouveller de trois en trois ans. Et voulons que toutes compagnies jà faictes ou qui se feront ci-après, entre lesdits étrangers, estans en notre royaume, soient inscrites et enregistrées aux registres des baillages, sénéchaussées et hostels communs des villes, où ils seront tenus nommer et déclarer tous leurs participans et associes, sous peine de faux. Ordonnons que ceux qui ouvrent des banques et sociétez ne puissent avoir aucune action l'un contre l'autre, s'ils n'ont faict faire leur enregistrement contenu ci-dessus.

n'a jamais fermé l'oreille à un projet pouvant devenir une mesure d'utilité générale, si humble que fût la parole qui le proposait.

Que l'Empereur, dont la volonté ferme et éclairée a consommé la révolution économique de notre patrie, daigne mettre la dernière main à son œuvre régénératrice, en ordonnant que la loi reçoive les perfectionnements réclamés par les progrès de l'industrie, les mœurs sociales, les nouveaux besoins du commerce; et, de même que la France a pu, dans un noble sentiment d'orgueil et sans adulation, donner le nom du chef de la dynastie impériale au Code qui résume sa révolution sociale, de même elle puisse, dans ses sentiments non moins vifs et non moins légitimes de reconnaissance, appeler *Code Napoléon III* les lois qui consolideront sa révolution économique.

J'aurais fini, Messieurs, si je n'avais à m'acquitter d'un dernier et triste devoir.

Nous avons perdu cette année trois collègues.

Il est difficile de rencontrer une existence plus active et mieux remplie que celle de M. le baron de Crouseilhes (Marie-Jean-Pierre Pie de Dombidau). Né à Oloron (Basses-Pyrénées), le 11 juillet 1792, il était appelé, au mois de mars 1816, dans la Cour de Pau, aux fonctions d'avocat général. Quatre ans plus tard, il entrait au Conseil d'État, et, le 21 juillet 1823, prenait la direction des colonies. L'année suivante, M. le comte de Peyronnet lui

confiait le secrétariat général du ministère de la justice. A la fin de 1827, âgé de trente-cinq ans à peine, il avait l'honneur d'être l'un de vos collègues.

En 1849, il se sépara de vous, échangeant, par sentiment patriotique, la tranquillité du magistrat contre les émotions et les dangers des luttes politiques.

M. de Crouseilhes a vécu presque autant de la vie publique que de la vie judiciaire. Au mois de mai 1845, le Roi Louis-Philippe le nommait pair de France; en 1849, il devenait membre de l'Assemblée Nationale. Le Chef de l'État ne tardait pas à distinguer sa modération, sa sagesse, son esprit fin et conciliant, que servait si bien l'incomparable aménité de ses manières, et, dans des circonstances dont vous n'avez pas oublié les difficultés, lui remettait le portefeuille de l'Instruction publique et des Cultes, qu'il conservait jusqu'au mois de novembre 1851. Deux mois après, M. le baron de Crouseilhes entrait au Sénat. C'était le digne couronnement d'une carrière si bien et si honnêtement remplie.

M. de Crouseilhes est mort le 19 février dernier, succombant, en quelques jours, à une maladie dont il ne soupçonna l'issue fatale qu'au dernier moment; il est mort, comme il avait vécu, en excellent chrétien.

Cédant au scrupule le plus honorable, M. le conseiller Feuilhade-Chauvin quittait vos rangs le 7 novembre 1855 et était admis, sur sa demande,

à la retraite, avant d'avoir atteint l'âge de soixante ans.

M. Feuilhade-Chauvin a parcouru tous les degrés de la hiérarchie judiciaire ; il a été successivement substitut d'arrondissement, substitut de Cour, avocat général, procureur général. Il a su, comme M. le baron de Crouseilhes, concilier les devoirs de la vie judiciaire avec ceux de la vie politique.

Vos regrets l'avaient suivi dans sa retraite ; vous conserverez le souvenir de son utile collaboration.

La mort qui nous reste à déplorer nous a frappé de bien près ; c'est celle du plus jeune avocat général de la Cour, de Protade Martinet, de ce collègue bon et dévoué qu'on ne pouvait connaître sans l'aimer.

Martinet, qui, dans sa pratique d'avocat, s'était fait remarquer par l'élégance de sa parole et la distinction de son talent, fut appelé, le 6 février 1849, aux fonctions de procureur de la République à Châteauroux. Il y paya courageusement de sa personne et y rendit la confiance aux honnêtes gens. Le 30 mars 1852, il prit la direction du parquet d'Orléans. Pour les hommes de l'esprit et du cœur de Martinet, l'avancement n'est pas affaire d'ancienneté. Le 31 octobre 1854, il devenait procureur impérial à Marseille, et, deux ans après, jour pour jour, il revenait à Orléans en qualité de procureur général.

Il entra, le 18 février 1856, au parquet de la Cour de cassation et fut attaché à la chambre criminelle. « Dans plus d'une cause importante (j'emprunte ici les paroles de l'un de nos honorables collègues), ses conclusions furent très-appréciées ; il montra que son esprit facile et gracieux pouvait devenir vigoureux, élevé, et porter toute la science que demande une grande affaire, tout en parlant une langue élégante et de bon goût[1]. »

Dans le courant de l'année dernière, Martinet ressentit les premières atteintes du mal qui devait briser sa vie, si pleine d'avenir et d'espérances, et le ravir à l'affection d'une famille adorée. Les progrès du mal l'éloignèrent de vous ; il croyait que la séparation ne serait que temporaire..... Je le voyais quelques heures avant sa mort ; il tenait dans ses bras ses deux enfants, auxquels sa tendresse paternelle promettait les plus heureux jours. Le lendemain, il ne devait plus les embrasser.....

C'est l'excès du travail qui a tué Martinet : lui aussi est mort au champ d'honneur.

AVOCATS,

Vous assistez, comme nous, au grand mouvement économique qui, en répandant le bien-être dans les classes laborieuses, consolide les fondements de la société française. Applaudissez, avec

[1] M. Plougoulm, journal *le Droit* du 22 décembre 1860.

nous, à cette satisfaction prévoyante et légitime, donnée à l'esprit éminemment démocratique de la nation. Mettez vos lumières et votre expérience au service de la réforme législative dont nous croyons entrevoir l'utilité, et la loi, qui est déjà votre obligée pour le soin avec lequel vous veillez à sa conservation, vous devra plus encore, si vous concourez à la rajeunir et à la raviver.

Nous requérons, pour l'Empereur, qu'il plaise à la Cour admettre les avocats présents à renouveler leur serment.

Le greffier en chef, de l'ordre de M. le premier président, donne lecture de la formule du serment, conçue en ces termes :

« Je jure obéissance à la Constitution, fidélité « à l'Empereur, de ne rien dire ni publier, comme « défenseur ou conseil, de contraire aux lois, aux « règlements, aux bonnes mœurs, à la sûreté de « l'État, à la paix publique, et de ne jamais m'é- « carter du respect dû aux tribunaux et aux auto- « rités publiques. »

Chacun des membres du conseil, debout et la main droite levée, a répondu : *Je le jure.*

M. le premier président donne acte, tant de la prestation de ce serment que du dépôt fait par M. le procureur général de la statistique de 1860, et déclare l'audience publique levée. Sur son invitation, les quatre magistrats qui étaient allés recevoir à la porte de la Cour, S. Em. Mgr le cardinal

archevêque de Paris, l'y ont reconduit, et quatre huissiers l'ont escorté jusqu'à sa voiture. M. le premier président ordonne ensuite que la Cour se formera en chambre du conseil.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

DE LA

STATISTIQUE CIVILE DE 1860.

(Du 1er janvier au 31 décembre.)

PREMIER APERÇU.

NOMBRE DES AFFAIRES JUGÉES DEPUIS 1854.

Depuis 1854, le nombre des affaires jugées par la Chambre des requêtes et par la Chambre civile a presque toujours été le même ; et le chiffre des admissions et des cassations avait subi peu de variations, mais en 1856 et 1857, le nombre des admissions prononcées par la Chambre des requêtes était devenu plus considérable. Cette augmentation ne se retrouve plus cette année : c'est ce qui résulte du tableau suivant :

ANNÉES.	CHAMBRE DES REQUÊTES. — NOMBRE DES ARRÊTS				CHAMBRE CIVILE. — NOMBRE DES ARRÊTS		
	de rejet. (1)	d'admission	Règlements de juges et arrêts sur réquisitoire.	Total.	de rejet. (1)	de cassation.	Total.
1854	345	178	6	529	102	131	233
1855	345	178	4	527	83	120	203
1856	276	215	11	502	93	109	202
1857	337	230	7	574	93	110	203
1858	309	171	6	486	95	(1) 130	225
1859	307	166	6	479	75	(2) 133	208
1860	323	157	16	496	88	108	196

(1) Quelques arrêts déclarant les pourvois non recevables ont été classés parmi les arrêts de rejet.

DEUXIÈME APERÇU.

NOMBRE D'AFFAIRES FOURNIES PAR LES DIFFÉRENTES PARTIES DONT SE COMPOSE LA LÉGISLATION CIVILE ET COMMERCIALE.

A la Chambre des requêtes.

Code Napoléon	256
Lois et matières diverses	115
Code de procédure civile	60
Code de commerce	49
Règlement de juges	16
	496

A la Chambre civile.

Lois et matières diverses	96
Code Napoléon	55
Code de procédure	25
Code de commerce	20
	196

TROISIÈME APERÇU.

PROPORTION DES ARRÊTS D'ADMISSION AVEC LES POURVOIS JUGÉS PAR LA CHAMBRE DES REQUÊTES, D'APRÈS LA NATURE DES AFFAIRES.

	Arrêts.	Admissions.
Code Napoléon	256	69
Lois et matières diverses	115	51
Code de procédure civile	60	24
Code de commerce	49	13
	480(1)	157

Ce sont toujours les matières réglées par les Codes qui fournissent le moins d'admissions, et les matières diverses qui en fournissent le plus.

(1) Il faut ajouter aux arrêts de la Chambre des requêtes, répartis d'après la nature des affaires, 16 arrêts de règlements de juges, pour arriver au chiffre total de 496 affaires jugées par cette Chambre.

QUATRIÈME APERÇU.

PROPORTION DES CASSATIONS AVEC LES POURVOIS JUGÉS PAR LA CHAMBRE CIVILE, D'APRÈS LA NATURE DES AFFAIRES.

	Affaires.	Cassation.
Lois et matières diverses.	96	56
Code Napoléon.	55	26
Code de procédure civile.	25	13
Code de commerce.	20	13
	196	108

CINQUIÈME APERÇU.

NOMBRE DES AFFAIRES JUGÉES EN CASSATION DANS L'ORDRE DES DIVERSES JURIDICTIONS.

	A la Chambre des requêtes.	A la Chambre civile.
Cours impériales.	364	99
Tribunaux civils.	81	57
Tribunaux de commerce.	11	7
Tribunaux de paix.	24	»
Jurys spéciaux d'expropriation forcée. . .	»	33
Commissions électorales.	»	»
Chambre des notaires.	»	»
Total.	480	196

POURVOIS RESTANT A JUGER LE 31 DÉCEMBRE 1860.

Chambre des requêtes.	164
Chambre civile.	401
Chambres réunies.	1
Total.	566

AFFAIRES SOUMISES AU BUREAU DE L'ASSISTANCE JUDICIAIRE PRÈS LA COUR DE CASSATION.

Le 1er octobre 1860, 8 affaires provenant de l'exercice antérieur étaient encore pendantes devant le bureau, ci	8
Du 1er octobre 1860 au 30 septembre 1861, 102 affaires ont été inscrites au rôle du bureau, ci.	102
Total.	110
Sur ces 110 affaires, l'assistance a été accordée dans 24 affaires, ci.	24
Elle a été refusée dans 77, ci..	77
Restaient pendantes devant le bureau, le 30 septembre 1860, 9 affaires.	9
Total égal.	110

ANNÉE JUDICIAIRE 1860-1861.

MOUVEMENT DES AFFAIRES DANS LESQUELLES L'ASSISTANCE A ÉTÉ ACCORDÉE.

NOMBRE DES AFFAIRES.		CHAMBRE DES REQUÊTES. Rejet.	CHAMBRE DES REQUÊTES. Admission.	CHAMBRE DES REQUÊTES. Total.	CHAMBRE CIVILE. Rejet.	CHAMBRE CIVILE. Cassation	CHAMBRE CIVILE. Total.	TOTAL des POURVOIS sur lesquels il y a eu arrêt.
Restant à juger au 1er oct. 1860. . 20 Admises à l'assistance du 1er octobre 1860 au 30 sept. 1861. 24	44	16	9	25	1	1	2	27
Règlement de juges et désistement.		»	»	»	»	»	»	»

AFFAIRES DANS LESQUELLES L'ASSISTANCE A ÉTÉ ACCORDÉE ET QUI RESTAIENT A JUGER AU 1er OCTOBRE 1860.

Chambre des requêtes.	25
Chambre civile.	»
Total.	25

ÉTAT SOMMAIRE

DES

ARRÊTS RENDUS PAR LA COUR DE CASSATION.

État sommaire des arrêts rendus

Du 1er septembre 1860

MOIS.	CHAMBRE DES REQUÊTES. Arrêts de rejet.	CHAMBRE DES REQUÊTES. Arrêts d'admission.	CHAMBRE DES REQUÊTES. Total.	CHAMBRE CIVILE. Arrêts de rejet.	CHAMBRE CIVILE. Arrêts de cassation.	CHAMBRE CIVILE. Total.	CHAMBRE CRIMINELLE. Arrêts de rejet.	CHAMBRE CRIMINELLE. Arrêts de cassation.	CHAMBRE CRIMINELLE. Total.
Septembre 1860. . . .	»	»	»	»	»	»	54	1	55
Octobre.	»	»	»	»	»	»	21	1	22
Novembre.	35	12	47	12	9	21	53	30	83
Décembre.	30	12	42	9	13	22	77	22	99
Janvier 1861.	27	22	49	8	17	25	56	20	76
Février.	32	24	56	4	11	15	33	9	42
Mars.	30	25	55	15	5	20	67	13	80
Avril.	20	20	40	10	7	17	51	10	61
Mai.	26	21	47	7	10	17	46	13	59
Juin.	37	27	64	12	6	18	60	12	72
Juillet.	46	25	71	20	12	32	47	15	62
Août.	28	23	51	13	4	17	71	20	91
TOTAUX.	311	211	522 (a)	110	94	204 (b)	641	166	807 (c)

(a) Le greffe a, en outre, reçu 26 désistements.
(b) Les 204 arrêts éteignent 218 affaires. — Le greffe a, en outre, reçu 6 désistements.
(c) Dans ces 807 arrêts sont compris 34 arrêts de peine de mort, dont 32 de rejet et 2

Affaires restant à juger

CHAMBRES
- des requêtes. . . . . .
- civile.. . . . .
- criminelle. . . . .
- réunies. . . . . .

CASSATION.

par la Cour de cassation.

u 31 août 1861.

CHAMBRES RÉUNIES.						TOTAL DES ARRÊTS rendus par les trois Chambres et par les Chambres réunies.
en MATIÈRE CIVILE.			en MATIÈRE CRIMINELLE			
ARRÊTS			ARRÊTS			
de rejet.	de cassation.	Total.	de rejet.	de cassation.	Total.	
»	»	»	»	»	»	55
»	»	»	»	»	»	22
»	»	»	»	»	»	151
»	»	»	»	»	»	163
»	»	»	»	»	»	150
»	»	»	»	»	»	118
»	»	»	»	»	»	155
»	»	»	»	»	»	118
»	»	»	»	»	»	123
»	»	»	»	»	»	154
»	»	»	»	»	»	165
»	»	»	»	»	»	159
»	»	»	»	»	»	1533

OBSERVATIONS.

Outre les 1533 arrêts d'autre part, ci. .		1533
Les Chambres ont encore rendu, savoir :		
LA CHAMBRE DES REQUÊTES :		
10 arrêts définitifs de règlement de juges.	10	
5 arrêts de *soit communiqué* en même matière.	5	
4 arrêts d'annulation sur réquisitoire. .	4	
1 arrêt de désistement.	1	
2 arrêts de non-recevabilité	2	
2 arrêts en chambre du conseil sur demande en autorisation de poursuites contre des magistrats.	2	
1 arrêt de rejet sur demande en renvoi. .	1	
5 arrêts de cassat. en matière électorale.	5	
4 arrêts de rejet, id.	4	
25 arrêts de non-recevabilité, id.	25	
Total. . . .	59	59
LA CHAMBRE CIVILE :		
1 arrêt de non-recevabilité.	1	
2 arrêts de déchéance.	2	
3 arrêts de renvoi aux chambres réunies.	3	
1 arrêt en chambre du conseil.	1	
3 arrêts de désistement	3	
Total.	10	10
LA CHAMBRE CRIMINELLE :		
47 arrêts de règlement de juges, dont 1 sur réquisitoire.	47	
76 arrêts de désistement.	76	
139 arrêts de déchéance.	139	
7 arrêts de non-recevabilité.	7	
4 arrêts accueillant des demandes en renvoi.	4	
1 arrêt sur réquisitoire accueillant une demande en révision.	1	
7 arrêts d'avant faire droit	7	
1 arrêt de non-lieu à statuer.	1	
1 arrêt qui rabat une déchéance. . . .	1	
1 arrêt qui rejette une demande en rétractation de déchéance.	1	
1 arrêt qui rejette une demande d'indemnité et de dépens.	1	
Total. . . .	285	285
Total général.		1887

de cassation. — Plus 4 arrêts de cassation sur réquisitoire.

le 1er septembre 1861.

. . . . 384
. . . . 113
. . . . 101
. . . . 3

18

ÉLECTIONS D'AVIGNON ET DE CARPENTRAS

(VAUCLUSE)

PROTESTATION

DE

M. LÉOPOLD DE GAILLARD

PARIS

IMPRIMERIE DE CHARLES JOUAUST

RUE SAINT-HONORÉ, 338

—

1862



ÉLECTIONS D'AVIGNON ET DE CARPENTRAS

(VAUCLUSE)

PROTESTATION

DE

M. LÉOPOLD DE GAILLARD

MESSIEURS LES DÉPUTÉS AU CORPS LÉGISLATIF,

Je n'ignore pas le peu de faveur qui s'attache en général aux réclamations électorales venant d'un candidat vaincu dans le scrutin. On m'assure cependant que de tous les moyens d'appeler l'attention de la Chambre sur les faits qu'on veut lui dénoncer, celui-là est le plus simple, le plus respectueux et le plus pratiqué jusqu'à ce jour. Je m'y résigne donc comme au dernier devoir du candidat envers ceux qui l'ont honoré de leurs suffrages.

D'une part, la question que j'ai à poser nous domine tous, puisqu'elle implique la moralité du vote, non-seulement sur un point isolé du territoire, mais partout où l'administration croirait pouvoir s'attribuer en matière d'élection un droit d'initiative qui n'appartient qu'aux électeurs. De l'autre, la cause est aussi peu personnelle que possible, soit au compétiteur évincé, soit au compétiteur élu. La Chambre verra, en effet, que je n'ai voulu être à Avignon qu'un candidat de la dernière heure; que, par un hasard dont je ne cherche ni à me vant

cuser, j'étais resté jusqu'à ce jour sans relations d'aucune sorte avec les fonctionnaires qui se sont faits mes adversaires.

En me laissant porter, huit jours avant l'ouverture du scrutin, contre un candidature officielle préparée de longue main, j'ai assez prouvé que je cherchais moins le succès que le combat: combat nécessaire, à mon avis, pour rappeler nos populations au devoir d'agir par elles-mêmes, et relever devant le pays le drapeau de l'émancipation électorale.

C'est ce rôle que je continue devant vous, Messieurs les Députés, en déférant aujourd'hui à votre justice l'élection qui a eu lieu dans la première circonscription du département de Vaucluse, les 8 et 9 septembre 1861.

II

Le 29 août dernier, au moment où je descendais d'omnibus, dans la cour de l'hôtel de l'Europe, à Avignon, un de mes amis, qui exerce ses droits politiques dans une commune voisine du chef-lieu, vint à moi en me disant : « Est-il vrai qu'il soit question de vous porter de dimanche en huit en remplacement de M. de Verclos? Je le regretterais infiniment, car pour nous *nos voix sont engagées à l'autorité* depuis le mois de juin dernier. »

Comme je manifestais mon étonnement à ces premières paroles d'accueil dans un pays que j'avais connu si jaloux de ses droits politiques, il me fut raconté que la commune en question avait gémi pendant dix ans sous une municipalité antipathique à la majorité des habitants; qu'après avoir tout essayé pour s'en défaire, et croyant d'ailleurs que les amis politiques avec lesquels on avait voté jusque là allaient continuer à s'abstenir, on s'était décidé, huit jours avant les élections cantonnales de juin, à accepter les propositions de l'autorité supérieure. Quelles étaient, d'après le bruit public, ces propositions? Tout simplement qu'on se chargerait à la préfecture d'obtenir par un moyen quelconque la démission du maire dénoncé, mais qu'en retour la commune entière voterait aux prochaines élections pour les candidats que désignerait M. le Préfet.

Cette convention, prévue par l'art. 38 du décret organique du 2 février 1852, a-t-elle été réellement conclue? Les élections du

mois de juin pour le renouvellement des conseils départementaux et celles du 8 septembre pour la nomination d'un député prouveraient tout au moins qu'elle a été exécutée. On a vu alors une commune qui s'était signalée jusque-là par l'opposition de ses votes donner *toutes ses voix moins une* au candidat administratif. La majorité, passe! Mais à coup sûr l'unanimité prouve trop ou ne prouve rien.

Elle prouverait trop, en effet, s'il était vrai qu'on la dût à des agents électoraux qui auraient dit à droite, aux nombreux partisans de la municipalité nouvelle : « Si vous ne nous donnez pas toutes vos voix, votre maire est destitué et l'ancien reprend sa place! » et à gauche, aux fidèles de la municipalité déchue : « Gardez-vous de nous faire de l'opposition, car si vous marchez avec le préfet, vous êtes assurés de revenir au pouvoir le lendemain du scrutin, si ce n'est avant!... »

Je ne dis pas que cette façon de manœuvrer, qui peut seule expliquer cette unanimité accusatrice, ne soit pas habile; je ne m'occupe pas de décider si elle est loyale, mais je demande si elle serait permise. Serait-il permis de dire à une commune, au nom de l'autorité centrale : « On vous a laissé jusqu'à présent un maire contre lequel vous élevez de persistantes réclamations, on consent à vous l'enlever et à vous en dònner un de votre choix ; mais à une condition, c'est que vous nous devrez toutes vos voix aux élections qui vont avoir lieu. Sans quoi, le préfet ressuscite d'un trait de plume la municipalité dont il vous débarrasse aujourd'hui!... » De deux choses l'une : ou l'ancien maire administrait convenablement les intérêts de la commune, et alors pourquoi mettre tant d'insistance et tant d'esprit à lui arracher une démission qu'il ne croyait pas sérieuse? ou les habitants étaient fondés dans leurs imputations contre lui, et alors comment osait-on les menacer de le leur rendre?

Or, ce détestable moyen d'influence, où l'abus de la centralisation en matière administrative vient si efficacement en aide aux abus de l'autorité en matière de suffrage, ne se serait pas produit seulement dans la commune dont je viens de parler; d'autres ont vu les mêmes intrigues. Les poétiques échos de Vaucluse notamment auraient, si nous les interrogions, autre chose à nous répéter

que les tendres *canzonnette* de Pétrarque. Dans notre Midi, où végètent encore après soixante ans quelques restes du vieil esprit municipal, il est peu de villages qui n'aient leurs deux partis, leur maire en exercice et leur maire en expectative. Comme dans leurs fêtes votives, l'écharpe est trop souvent le prix de la lutte. On devine quelles facilités il doit en résulter pour une administration supérieure peu scrupuleuse sur le choix des moyens qui voudrait recruter des alliés dans les deux camps. Ce n'est pas le candidat indépendant qui peut se targuer de faire, défaire et refaire à son gré les municipalités; ce n'est pas lui qui peut montrer ses deux mains pleines des faveurs ou des rigueurs du Gouvernement!

Le ton sur lequel M. le Préfet parlait confidentiellement à ses maires de la lutte qui allait s'engager prouve d'ailleurs qu'à ses yeux ces humbles auxiliaires de son omnipotence doivent le service du scrutin comme celui de la voirie ou de la police urbaine. Voici la lettre qu'il leur adressait quinze jours avant le 8 septembre :

PRÉFECTURE DE VAUCLUSE. — CABINET DU PRÉFET.

Avignon, le 24 août 1861.

MONSIEUR LE MAIRE,

Le n° 34 du Recueil de mes actes administratifs, qui vient de vous être expédié de ma préfecture, contient, avec le décret impérial qui fixe aux 8 et 9 septembre prochain l'élection d'un député au Corps-Législatif, en remplacement de M. le marquis de Verclos, décédé, et mon arrêté de convocation pris en vertu de ce décret, la désignation officielle du candidat du Gouvernement à cette élection.

Ainsi que je vous l'avais fait pressentir dans les communications que j'avais eu l'honneur d'avoir précédemment avec vous, S. M. L'EMPEREUR A DAIGNÉ FAIRE CHOIX DE M. LE DOCTEUR PAMARD, *maire d'Avignon, membre du conseil général de Vaucluse*, COMME CANDIDAT DU GOUVERNEMENT AU CORPS-LÉGISLATIF.

En désignant ce candidat, et *en vous invitant à le recommander aux électeurs de votre commune*, le Gouvernement a voulu à la fois recommander le plus fidèle et le plus honorable dévouement, et assurer aux populations un député capable de représenter et de soutenir dignement les intérêts du pays.

Vous connaissez toute l'importance d'une élection politique; vous com-

prenez la nécessité d'envoyer au Corps Législatif un député connaissant bien les intérêts et les besoins du département, et dévoué, sans arrière-pensée, à la dynastie impériale et à ses institutions. Vous saurez faire partager ces sentiments aux habitants de votre commune, qui aiment l'Empereur et sont reconnaissants de ses bienfaits, et vous les exhorterez à voter *tous, sans exception*, pour le candidat du Gouvernement.

Si, ce que je ne puis croire, des efforts étaient tentés auprès de vos administrés, soit en faveur d'une candidature d'opposition, soit pour les entraîner à une coupable abstention, vous m'avertiriez aussitôt de CES MENÉES, *et je vous adresserais au besoin les instructions nécessaires pour les déjouer.*

Vous savez, Monsieur le Maire, combien je compte sur votre dévouement; *vous m'en donnerez une nouvelle preuve dans cette circonstance importante.*

Je vous prie de m'accuser *directement* réception de la présente, et de me tenir exactement informé de tous les incidents auxquels pourrait donner lieu cette élection.

Agréez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération très-distinguée.

S. M. l'Empereur a daigné faire choix de M. le docteur Pamard, maire d'Avignon et membre du Conseil général de Vaucluse, comme candidat du Gouvernement au Corps Législatif! De son côté, M. Pamard s'écriait dans sa profession de foi : « Ma première recommandation auprès de vous, électeurs,... c'est la haute bienveillance dont SA MAJESTÉ *et son Gouvernement ont daigné m'honorer en me recommandant à vos suffrages!* » Dans ces deux phrases il y a, suivant moi, tout le sens, tout le succès et aussi toute la nullité de l'élection que nous attaquons.

Je demande tout d'abord si, devant une mise en demeure aussi énergiquement formulée, il se trouve beaucoup de maires qui puissent hésiter longtemps entre le besoin de complaire à M. le Préfet et le devoir de respecter la liberté électorale de leurs administrés? La seule hypothèse qu'on pourrait bien être d'un autre avis que le Gouvernement semble à M. le Préfet un crime impossible. Il n'exige rien moins que toutes les voix *sans exception;* il *compte sur une nouvelle preuve du dévouement* de ses subordonnés *dans cette circonstance importante;* il

ose flétrir du nom de *menées* l'action parfaitement légale d'une candidature opposée à celle qu'il recommande. Que ne va donc pas se permettre un pauvre maire, qu'un tel crime commis dans sa commune ferait mal noter et qui voit son écharpe compromise? « Si, *ce que je ne puis croire*, dit en effet sur un ton très-peu rassurant le premier magistrat du département, des efforts étaient tentés auprès de vos administrés... *vous m'avertiriez aussitôt de ces menées, et je vous adresserais au besoin les instructions nécessaires pour les déjouer.* » De quoi s'agit-il? D'un appel aux armes? d'une provocation à désobéir aux lois, à refuser l'impôt? Pas le moins du monde! Il ne s'agit, répétons-le, que d'une candidature irréprochablement constitutionnelle et dûment assermentée par avance!

En même temps qu'il brusquait ainsi les fonctionnaires municipaux qui depuis la loi de 1855 ne dépendent plus que de son autorité, M. le Préfet brusquait le corps électoral par un décret de convocation d'une hâte aussi peu convenable qu'inattendue. M. le marquis de Verclos, qui représentait au Corps Législatif les arrondissements réunis d'Avignon et de Carpentras, est mort le 8 août. Aux termes de la loi, on avait six mois pour procéder à son remplacement. Cinq jours après, le 13, un décret inséré le 16 au Bulletin des lois appelait la circonscription au scrutin pour le 8 septembre. Quelles raisons pouvait-on avoir d'aller si vite et de laisser à peine un mois d'intervalle entre l'enterrement d'un député et la nomination de son successeur? Il y avait, au contraire, toute sorte de motifs de ne pas se presser : des bruits de dissolution de la Chambre couraient dans les journaux. Peut-être, en les faisant voter de suite, allait-on exposer les électeurs de Vaucluse à voter inutilement. Si l'on ajoute que les deux arrondissements ont des intérêts rivaux qu'il importe de concilier, et qui exigent pour le choix d'un commun représentant des négociations nécessairement longues et délicates, on ne pourra guère douter que le procédé de M. le Préfet n'ait équivalu à une véritable confiscation du droit des électeurs.

L'administration, quant à elle, était prête; ses précautions étaient prises et son siége fait depuis longtemps. On a vu, par la

lettre du 24 août, que M. le Préfet avouait ne pas en être à sa première communication électorale avec ses maires. Dans sa tournée annuelle du conseil de révision, il avait en effet présenté et recommandé lui-même à chacun d'eux le futur candidat de l'Empereur, dont il se faisait suivre partout. Ainsi, le Gouvernement promenait déjà dans le département son nouveau député, alors que le titulaire n'avait pas encore cessé de vivre, et que les candidats non officiels répugnaient à attrister les derniers jours de M. de Verclos par la manifestation de prétentions prématurées !

Un ancien maire de Carpentras, avocat renommé du barreau de cette ville, M. Adrien Barret, a même raconté, dans une lettre au Ministre de l'intérieur que j'ai sous les yeux, qu'au mois de juin dernier M. le Préfet lui fit proposer d'être accepté comme candidat de l'administration pour le Conseil général, *à condition qu'il renoncerait par écrit à tout projet sur la députation.* L'honorable M. Barret ayant refusé de signer ce marché, M. le Préfet suscita et fit réussir contre lui dans le canton nord de Carpentras une candidature dont le succès a dû être frappé de deux informations, l'une administrative faite par la préfecture, l'autre judiciaire autorisée par M. le Garde de sceaux, et d'une protestation signée par quinze conseillers municipaux, témoins indignés des actes qu'ils dénoncent.

On voit donc que tout en assurant par cette précipitation hors d'usage le triomphe de l'administration, qui pouvait seule être prête en un si court délai, M. le Préfet y trouvait l'avantage de mettre l'élection du 8 septembre à l'abri des révélations compromettantes dont l'enquête le menaçait d'un jour à l'autre. On me dira qu'à l'heure qu'il est l'enquête n'a pas encore parlé. Je répondrai que ce n'est la faute ni des plaignants qui l'ont provoquée ni des magistrats qui l'ont faite. Confiée à M. le juge d'instruction de Carpentras, elle est prête depuis longtemps. Elle parlera, et les débats correctionnels parleront aussi, dès que M. le Garde des sceaux voudra bien lever le sursis qu'il lui a plu d'ordonner. — En attendant, le public ne se fait faute de commenter ce qu'il croit en savoir, et se demande quel si grand intérêt peut suspendre depuis plusieurs mois le cours ordinaire de la justice.

Qu'on dise tant qu'on voudra que les élections de juin et celles de septembre ne sont pas connexes. Il n'en est pas moins évident qu'elles ont été faites, à quelques semaines d'intervalle, par la même administration, et que si les premières venaient à être reconnues coupables, les secondes devraient en bonne justice être déclarées suspectes.

Convaincu qu'il y avait à défendre dans mon pays, contre une administration trop décidée à réussir par tous les moyens, les principes élémentaires de la liberté constitutionnelle, je fis taire mes répugnances à descendre dans une arène où le vainqueur s'était d'avance couronné lui-même, et j'adressai à mes compatriotes la profession de foi suivante :

ÉLECTEURS !

En acceptant, sur la demande d'un grand nombre d'entre vous, une candidature de la dernière heure, je n'ai pas à vous dire qui je suis, ni quels titres je puis avoir à l'honneur que je sollicite. Nous nous sommes connus il y a treize ans, en des jours de luttes plus libres et de périls plus évidents. Ayant vécu pendant toute cette période au milieu de vous de la vie publique du journalisme, il me serait difficile en vérité de vous avoir rien caché de mes opinions et de mes sentiments.

Alors, nous avions la République, c'est-à-dire un régime appuyé seulement sur la liberté, et auquel on reprochait de laisser exposés à trop de hasards les intérêts sacrés de l'ordre et de la conservation.

Aujourd'hui nous avons l'Empire, c'est-à-dire, comme son nom l'indique et comme son histoire le prouve, le régime le plus naturellement enclin à ramener tout le gouvernement à la volonté d'un seul homme.

Acceptant pour l'améliorer la Constitution qui nous régit, comme j'avais accepté la Constitution républicaine, j'ai bien le droit de faire appel à votre expérience de dix années, et de vous demander si c'est le pouvoir qui a besoin d'être accru et fortifié, si c'est lui qui a subi de regrettables retranchements depuis la chute de la République. Ah ! si le pouvoir a besoin de nos jours d'être protégé, ce n'est plus, vous le sentez tous, que contre la foule de ses courtisans.

Électeurs ! s'il en est parmi vous qui pensent que le moment est venu de réclamer pour la liberté politique les développements légitimes que les décrets du 24 novembre dernier semblaient nous permettre d'espérer ;

S'il en est qui trouvent qu'en la situation présente de l'Europe, où la

guerre couve comme un incendie à l'intérieur et à la frontière de chaque État, il y a mieux à faire pour un député que de prodiguer à soi-même et aux autres les innocents témoignages d'une satisfaction aveugle et vaine ;

S'il est des cœurs catholiques en qui les infortunes si prolongées de notre vénéré Pie IX éveillent un écho d'indignation et de douleur, et qui sentent que tout intérêt de parti doit s'effacer devant le péril suprême de l'Eglise, qui nous appelle à son aide ;

S'il est des esprits politiques qui jugent que l'indépendance de l'Italie étant désirable et juste, son unité est impossible, et qu'il serait insensé de sacrifier à cette chimère l'établissement temporel de la papauté et le repos de deux cents millions de consciences ;

S'il est des âmes patriotiques qui se révoltent à l'idée que nos glorieux soldats de Magenta et de Solferino n'auraient fait que servir d'avant-garde aux sinistres vainqueurs de Castelfidardo, d'Ancône, de Gaëte et des Abbruzes ;

A ceux-là je dis sans hésiter : Je suis votre candidat. Vos croyances, vos craintes, vos regrets, vos indignations, vos vœux de justice et de pacification, je les partage, et j'essayerai au besoin de m'en faire l'interprète. Votez comme vous sentez, et ne vous laissez pas intimider par le vain attirail des mesures administratives.

Les élections, on paraît l'avoir oublié, sont l'affaire des électeurs et non des préfets. Vous êtes libres, vous êtes maîtres, vous êtes le grand nombre. Rappelez-vous que voter est un acte de souveraineté et non de subordination.

Nous devons l'impôt, nous devons la conscription, nous devons les prestations en nature ; mais nous ne devons pas le vote.

Quelle pire corvée que le vote par ordre ! quelle pire insulte pour le suffrage universel que de faire de ce principe de toutes nos institutions un vulgaire rouage de la machine administrative !

Quant à moi, chers compatriotes, je n'ai pas eu hâte d'aliéner à l'avance l'indépendance du député dans l'indépendance du candidat. Quel que puisse être le scrutin du 8 septembre, je m'honorerai toujours de n'avoir répondu qu'à votre appel et de n'avoir recherché que votre patronage. Un candidat *agréé*, pour parler la langue officielle, ne peut faire qu'un député *agréable*, c'est-à-dire un député incapable de rien refuser à l'administration qui l'a choisi.

De ceux-là, il y en a eu, il y en aura toujours assez. En grossir le nombre n'a jamais été ni un profit pour les gouvernements qu'ils ont tour à tour

adulés et perdus, ni un honneur pour les arrondissements qui se sont laissé imposer de pareils choix.

LÉOPOLD DE GAILLARD.

Avignon, le 31 août 1861.

Cette circulaire, à côté de la franche déclaration de mes sentiments personnels sur divers points de politique étrangère, rappelait simplement les premiers axiomes de droit en matière d'élection. Je n'eusse certainement pas osé publier, il y a douze ans, de crainte de passer pour naïf, que *le vote est l'affaire des électeurs et non des préfets*. Il paraît cependant que j'avais dit là une nouveauté des plus hardies, si j'en juge par l'ardeur des colères et aussi des sympathies qui accueillirent ce manifeste. Je le fis distribuer, mais non afficher, ne croyant pas devoir user encore de toutes les immunités que me donnait l'article 10 de la loi du 16 juillet 1850.

Cette modération ne me fut comptée pour rien. Trois jours avant l'ouverture du scrutin, deux placards, l'un du candidat administratif, l'autre du Préfet lui-même, furent apposés sur toutes les murailles à Avignon, à Carpentras et dans les plus petites communes de la circonscription. Par le premier, dont nous n'avons pas à nous occuper, j'étais mis, suivant l'usage, hors les principes de 89 et piteusement relégué dans le passé. Le second, qui était plus sérieux, combattait en moi le séditieux plutôt que le concurrent électoral. — On en va juger :

PRÉFECTURE DE VAUCLUSE.

Le préfet aux maires et aux électeurs des arrondissements d'Avignon et de Carpentras.

Messieurs,

Un candidat *qui se pose nettement comme un adversaire de la politique du gouvernement impérial* vient, au moment où l'urne va s'ouvrir, réclamer vos suffrages. Il revendique pour lui seul l'indépendance qu'il conteste aux autres; il déclare fièrement qu'il se fera l'écho de vos croyances, de vos craintes. de vos regrets, de vos indignations, et qu'il consacrera ses efforts à amoindrir le pouvoir de l'Empereur.

La haine, *l'injustice* et *la passion des partis* peuvent seules avoir inspiré un pareil langage.

Et c'est au lendemain, en quelque sorte, du jour où vous avez salué l'Empereur et l'Impératrice de vos enthousiastes acclamations, que l'on ose vous le tenir.

C'est lorsque la France, plus grande, plus forte, plus libre, plus glorieuse que jamais, fait l'admiration du monde, que l'on vient vous dire que vous êtes sous le joug d'un gouvernement despotique; que l'on cherche à éveiller dans les cœurs catholiques un sentiment d'indignation et de douleur.

Oui, les électeurs pourront ressentir un pareil sentiment, mais ce sera en lisant la violente diatribe de M. de Gaillard contre un gouvernement qui mérite la reconnaissance de tous les hommes qui aiment la grandeur de la France. Vous connaissez tous M. Pamard; le Gouvernement, en l'acceptant comme son candidat, n'a pas entendu lui enlever son indépendance.

Il sait qu'on peut s'en rapporter à son jugement et à sa raison, et qu'il apportera dans l'examen de toutes les questions le contingent de sa vieille expérience et de son dévouement.

Entre deux candidats, dont l'un se présente avec *la pensée de faire une opposition systématique au Gouvernement*, *de trouver détestable ce que la France et le monde ont le plus admiré depuis quarante ans*, et l'autre, M. Pamard, qui vient vous dire : « Je demande vos suffrages pour me vouer comme par le passé aux intérêts de mon pays, pour soutenir avec l'indépendance d'un honnête homme la politique de l'Empereur, pour m'occuper avec la plus vive sollicitude de toutes les questions qui pourront intéresser le département », choisissez. M. de Gaillard vous dit de faire en votant un acte de souveraineté et non de subordination. Vous le ferez, Messieurs, je le sais d'avance, *en ne vous rendant pas solidaires de toutes les mauvaises passions que l'on a vainement essayé d'exciter en vous; et, en appelant M. Pamard à l'honnenr de vous représenter, vous songerez que c'est au gouvernement de l'Empereur que vous donnerez ce nouvean témoignage de confiance et de dévouement.*

Vive l'Empereur!

Le Préfet de Vaucluse, DURAND SAINT-AMAND.

Ainsi pour avoir manifesté sur la question italienne, par exemple, des opinions qui ont trouvé de si nombreux adhérents au Corps Législatif et au Sénat, je *m'étais posé nettement en en*[illegible]

de la politique impériale; pour avoir osé risquer quelques aphorismes de liberté politique, j'étais officiellement dénoncé à L'INDIGNATION de mes compatriotes (1).

En se procurant de telles satisfactions de polémique, M. le Préfet oubliait une chose, c'est que l'opposition, fût-elle violente, serait excusable, parce qu'elle est l'opposition, et que le Gouvernement, eût-il aussi évidemment pour lui la raison qu'il a la force, aurait encore pour premier devoir d'être modéré, parce qu'il est le Gouvernement. Cette fois les rôles étaient renversés, et c'était le nom du premier représentant de l'autorité dans le département qui signait seul une *violente diatribe*.

Est-il juste, je le demande, qu'on ait imposé aux candidats l'entrave nouvelle du serment préalable, et qu'on se réserve l'ancien

(1) Il m'a sans doute été douloureux de voir un étranger à mon pays, M. Durand Saint-Amand, provoquer ainsi sur toutes les murailles mes concitoyens à changer en *indignation* l'estime qu'ils avaient pu faire de moi jusqu'à ce jour. Mais les préfets ont de tels priviléges en temps d'élections ! Puis je ne doutais pas que le signataire de cette fougueuse proclamation, où l'on me reproche si amèrement un passé dont je n'ai rien à renier, ne fût lui-même pur de toute connivence avec les *anciens partis*. Il n'en est rien ! Un ami de 1848 de M. le Préfet de Vaucluse, alors maire du 1er arrondissement de Paris, vient de me mettre sous les yeux le *Moniteur* du 29 mars de cette année mémorable, où sont racontées les funérailles d'un blessé de février, le sieur Béchair, allumeur de réverbères, qui venait de mourir à l'*Hospice des invalides civils* (château des Tuileries). Voici ce que je lis dans la feuille officielle :

« Le citoyen Durand Saint-Amand, maire du 1er arrondissement, a pris la parole le premier, et d'une voix convaincue et saisissante s'est exprimé en ces termes :

« Citoyens !

« Recueillons-nous un instant autour de cette tombe où vient de descendre un de nos frères, mort pour le service de la liberté et de la justice. Germain (Jean-Joseph Béchair) combattait le 24 février dans une barricade de la rue Saint-Martin. Atteint d'un coup de feu à la jambe gauche, il dut subir l'amputation. Transporté à l'hôtel des Invalides civils, il a malheureusement dû succomber samedi dernier.

« Dieu, vengeur des nations, a voulu que ce fils du peuple rendît son dernier et glorieux soupir dans l'antique demeure des rois, afin que sa cendre en sortît triomphalement escortée et entourée d'honneurs qui, cette fois, ne seront pas usurpés. Repose en paix, brave que nous pleurons; la terre que nous allons rejeter ne couvrira pas ton nom et n'en effacera pas le souvenir.

« Nous en garderons religieusement le souvenir et celui des héros qui

droit de traiter invariablement comme factieux ceux qui se donnent pour indépendants?

Après avoir repoussé comme je le devais les attaques du candidat officiel, j'adressai au bas de la même affiche cette courte réponse au placard de M. le Préfet :

P. S. Au moment où cet écrit allait être livré à l'impression, M. le Préfet lui-même prenait sur nos murailles la défense de la candidature de M. Pamard. Rien de plus naturel, puisque cette candidature est toute à lui, mais rien aussi qui confirme plus absolument les assertions de ma circulaire.

Quand M. le Préfet m'aura représenté comme un factieux, un homme des anciens partis, un ennemi des institutions et des lois, il n'aura dit de moi que ce que disent tous les préfets de tous les candidats de l'opposition. Mais il n'aura convaincu personne, et surtout n'aura pas démontré que j'ai

t'ont précédé dans le repos éternel, et chaque année, dans une fête du peuple, les noms de ces martyrs, hautement proclamés, apprendront aux générations successives quel sang pur et précieux a scellé la renaissance de la liberté et le rétablissement de la République.

« Et maintenant, citoyens, mes frères, détournons un moment nos regards attendris de la tombe où nous allons laisser ce mort regretté, pour contempler par la pensée ce qui ne peut pas mourir, ce qui est impérissable, la liberté, la liberté chérie !

Républicains, l'œuvre n'est pas accomplie; la République que le sang de nos frères a créée, c'est à nous de l'élever et de la soutenir. Hier c'était la lutte meurtrière, demain une autre lutte qui, pour être pacifique, n'en doit être que plus décisive pour les destinées du pays. Dans ces jours décisifs, appelons à nous ceux qui ont au cœur un amour plus puissant que les plus puissantes affections, l'amour de la liberté, le culte d'une famille plus sacrée que celui de la famille naturelle, le culte de la grande famille du peuple. Arrière ceux qui se disent ses serviteurs et ses amis, et qui sont des courtisans serviles de tous les pouvoirs! Républicains, serrons nos rangs, pressons nos mains dans une étreinte fraternelle afin de former entre tous cet indomptable faisceau de la République que nulle atteinte ne puisse détruire.

« Fils du peuple, c'est sur ta cendre que nous en faisons la promesse, c'est ton glorieux exemple que nous jurons d'imiter. Le lieu des morts est sacré, les paroles qu'il inspire sont solennelles. Emporte donc notre serment de verser un jour, s'il le fallait, la dernière goutte de notre sang pour le salut de la liberté. Heureux, trois fois heureux, ceux à qui il est donné de mourir comme toi pour la patrie en poussant le dernier cri de : *Vive la Republique!* » (*Moniteur* du 29 mars 1848.)

Après ces deux harangues, dont l'une se termine par *Vive la République!* et l'autre par *Vive l'Empereur!* il m'est impossible, on en conviendra, de prendre au sérieux l'*indignation* de M. le Préfet de Vaucluse.

eu tort de revendiquer l'indépendance du vote contre le détestable abus des candidatures officielles.

Si M. le Préfet avait voulu m'opposer une réponse triomphante, il n'aurait eu qu'à me dire : « Non, le choix des électeurs n'est ni contraint ni dominé par un choix antérieur au leur. Personne ici n'a le droit de s'intituler candidat de l'Empereur. L'Empereur a des ministres, des préfets, des fonctionnaires de toutes sortes ; il n'a que faire d'avoir des candidats. Que chacun se le tienne pour dit, et que les agents de l'autorité n'oublient pas qu'ils ne doivent jamais descendre jusqu'au rôle d'agents électoraux. »

Mais après cette déclaration, qu'adviendrait-il du candidat administratif, et combien de voix resteraient fidèles à celui pour lequel vous espérez en ce moment la quasi-unanimité ?

Convenez-en, Monsieur le Préfet, et veuillez me faire l'honneur de me croire aussi calme que si je n'avais pas lu votre proclamation : seul, votre candidat ne pourrait jamais arriver ; s'il triomphe par votre appui, ne risque-t-il pas de laisser en suspicion la liberté des électeurs qui l'auront nommé ?

Vous me direz, je le prévois, que l'autorité a bien le droit de donner des conseils au pays ; mais je me méfie, pour l'indépendance du vote, des conseils de ceux qui sont habitués à donner des ordres.

Voilà l'évidence ! Vous accusez, moi je raisonne.

Electeurs, vous resterez fermes dans votre résolution de prouver une fois pour toutes que vous ne vous laissez pas imposer des représentants du bon plaisir. Quoi qu'on vous en dise, vous savez bien et M. le Préfet sait bien lui-même que je ne fais appel à aucune mauvaise passion. Je fais appel à votre bon sens, à votre dignité, aux règles logiques du langage, qui veulent qu'élire signifie *choisir*.

Tous ceux d'entre vous qui se rappellent les opinions et les habitudes qui avaient cours sous les régimes précédents, conviendront avec moi qu'il ne serait venu alors à l'idée de personne d'élever la moindre contestation sur ce principe élémentaire du gouvernement constitutionnel. Tels sont, hélas ! nos progrès dans les mœurs de la liberté !

Électeurs ! le fait qui doit rester de cette polémique, c'est que mes deux adversaires ont été contraints de vous répéter, après moi, que vous êtes libres et souverains.

Votez donc en hommes libres, et sachez déjouer par votre calme assurance les calculs de ceux qui croiraient vous intimider par d'impuissantes violences de paroles !

LÉOPOLD DE GAILLARD.

Avignon, le 4 septembre 1861.

Le véritable sens de la proclamation préfectorale était, je crois, dans cette dernière phrase de ma réponse. M. le Préfet n'avait pas sans doute espéré me voir trembler devant sa colère, mais il pensait avec raison que jamais les électeurs des campagnes n'oseraient voter pour un candidat dont il pouvait parler de la sorte.

Tels furent les préliminaires du scrutin dans nos arrondissements d'Avignon et de Carpentras, préliminaires d'intimidation et de violence, comme s'il s'agissait de préparer un coup d'autorité au lieu d'une libre manifestation de la souveraineté nationale.

Venons-en maintenant aux faits qui ont caractérisé l'élection elle-même.

Faits d'Avignon.

A Avignon, voici ce que j'ai vu. Huit jours avant le vote, de nombreux agents de police ont été lancés dans la ville et dans les campagnes environnantes, frappant à toutes les portes, se faisant ouvrir à tous les étages et laissant partout, avec la carte officielle de l'électeur, le bulletin non moins officiel de M. le Maire, candidat de M. le Préfet.

A la fin de la semaine, nouvelles visites domiciliaires et nouvelle distribution de bulletins, toujours par les agents de police. Le jour de l'élection venu, une escouade d'agents de police en grande tenue de service attendait l'électeur à la porte extérieure de l'hôtel de ville et lui présentait le nom de M. le Maire. Derrière cette avant-garde, une seconde ligne, formée de divers chefs de service de la commune et de commissaires de police, allant et venant, se déployait sous le péristyle. Des bruits qu'on n'accusera pas l'opposition d'avoir inventés s'étaient répandus depuis quelques jours dans la ville et se répétaient de groupe en groupe. On disait notamment que si M. le Maire n'obtenait pas la majorité, les grands travaux en cours d'exécution à Avignon allaient être interrompus et que les ouvriers s'arrangeraient comme ils pourraient. A la porte de la salle du scrutin, nouvel agent de police offrant encore le bulletin de son candidat. Enfin, à côté de l'urne et en face du bureau, qui ne trouvait rien à dire, encore un agent de

police sous les yeux duquel l'électeur devait remettre son bulletin au président.

On me dira qu'il n'y a là ni fraude ni violence. C'est possible, mais j'affirme que c'est de l'intimidation au premier chef, et de l'intimidation pratiquée sur tout le monde. Sans doute les bulletins du candidat indépendant étaient distribués aussi à la porte du collége; mais que pouvaient deux ou trois braves ouvriers, peu rassurés sur le genre de service qu'ils me rendaient, contre des distributeurs revêtus de l'uniforme redouté de la police?

Il y eut un moment cependant où cette façon de manœuvrer le suffrage universel apparut dans sa repoussante réalité et suscita de vigoureuses protestations. Ce fut lorsqu'on vit arriver et défiler un à un devant le bureau du canton sud les paysans de l'île de la Barthelasse, conduits par leur garde champêtre revêtu de ses insignes. Ce zélé fonctionnaire, non content d'avoir amené dans la salle les électeurs soumis à ses procès-verbaux, s'était placé en haut de l'estrade, à côté du scrutin, et les regardait voter l'un après l'autre. A droite, un agent de police; à gauche, leur garde champêtre; les électeurs de la Barthelasse étaient bien gardés! Un électeur présent à cette scène, M. François Seguin, ancien membre du conseil municipal, fit entendre une réclamation. Le bureau, tout en prétextant l'encombrement de la salle à ce moment, ordonna aux deux représentants de la force publique de se tenir un peu plus à l'écart de la boîte du scrutin; mais il était trop tard, les votes de la Barthelasse étaient reçus.

L'après-midi, et dans un moment où la salle était presque déserte, M. Seguin se plaignit de nouveau de la présence continuelle d'un agent de police accoudé sur le bureau, à côté de l'urne. Ayant demandé la constatation au procès-verbal de sa protestation de la matinée, cet honorable citoyen se vit en butte aux grossières invectives du commissaire de police Jacomet, qui taxa son dire *d'infâme calomnie.* Le tort de M. Seguin était d'avoir prétendu que les gens de la Barthelasse avaient voté entre un garde champêtre et un *commissaire de police*, tandis qu'en réalité ils n'avaient été flanqués que de leur garde et d'un *agent de police.* M. Jacomet avait crié si fort que le commissaire central, croyant à quelque désordre

grave, envahit la salle avec une escouade d'agents, l'épée au côté, sans être pour ce fait ni mandé ni réprimandé par le président du bureau.

La réclamation de M. Seguin était conçue en termes aussi nets qu'inoffensifs :

« Je demande qu'il soit mentionné au procès-verbal que, pendant la matinée du dimanche, un garde champêtre et un agent de police stationnaient en face du scrutin, et que ce n'était qu'entre ces deux agents de l'autorité que les électeurs parvenaient à remettre au bureau leur bulletin de vote. Plusieurs électeurs ont réclamé contre ce fait vers les dix heures du matin.

« Même réclamation s'est produite dans l'après-midi, vers les trois heures, à l'occasion d'un agent de police qui stationnait en face du scrutin, immédiatement à côté du votant.

« Tels sont les faits, dégagés de toute la vivacité de la discussion qu'ils ont fait naître, et dont je demande purement et simplement la constatation au procès-verbal.

« Avignon, le 8 septembre 1861. »

Signé, F. SEGUIN.

On ne voudra pas croire que cette constatation fut refusée par le président, qui répondit, en digne fils de Brennus, au milieu d'un murmure général d'improbation : « *On ne réclame pas quand on est vaincu !... Vous protesterez si vous voulez.* »

Nous suivons le conseil bienveillant de M. le président du canton sud et nous protestons.

De nombreux faits particuliers viennent corroborer l'accusation d'intimidation universelle que nous élevons contre le scrutin d'Avignon. C'est ainsi que MM. Massador, notaire, Pascal, avoué, Benoît, avocat et juge suppléant au tribunal, déclarent avoir vu dans l'après-midi du dimanche un commissaire de police conduire au vote quatre électeurs de la campagne. S'étant approché du bureau du canton nord, ce fonctionnaire prit, sans plus de façon, des mains du secrétaire, la liste électorale, lui désignant du doigt les noms des quatre individus qu'il amenait. Le secrétaire

s'empressa d'émarger, le président de prendre leurs bulletins, et la chose ainsi faite, M. le commissaire s'en alla avec ses quatre électeurs, comme il était venu.

Les journaux ont raconté dans le temps le curieux incident du vote par ordre des pensionnaires de la fondation Sixte-Isnard. Lé voici exposé et signé par des témoins d'une irrécusable honorabilité :

Les soussignés, électeurs dans le canton sud d'Avignon, ont l'honneur de porter à la connaissance des membres du Corps Législatif le fait suivant :

La veille du jour de l'élection du 8 septembre, on apprit avec étonnement que les invalides de la garance et de la soie, pensionnaires de l'hospice Sixte-Isnard, suspectés de sympathie pour le candidat indépendant, avaient été réprimandés, menacés même, et *que leur carte d'électeur leur avait été retirée*, en même temps que l'ordre leur avait été donné de se trouver le lendemain, à une heure marquée, dans le lieu désigné pour le scrutin.

En effet, le 8, entre neuf et dix heures du matin, l'économe de l'hospice était à son poste, à la porte de la salle où avaient lieu les opérations électorales, distribuant à chaque pauvre qui se présentait et sa carte d'électeur et un bulletin de M. Pamard. Des sergents de ville étaient debout à l'entrée de la salle, des agents de police gardaient l'avenue du bureau, en sorte que le malheureux électeur, intimidé, était nécessairement condamné à jeter dans l'urne le bulletin remis par l'économe.

Justement alarmés de cette inqualifiable manœuvre, les soussignés ont interpellé l'économe pour savoir en vertu de quel droit il agissait de la sorte. « Vous n'êtes pas autorités, a-t-il répondu, je n'ai rien à vous dire ! — Nous sommes électeurs, et à ce titre nous avons autorité pour veiller à la moralité de l'élection. — Laissez-moi, je ne vous connais pas. — Nous savons qu'hier vous avez retiré les cartes d'électeur à tous ces braves gens, pourquoi les leur distribuez-vous ici aujourd'hui ? — *Eh bien*, *c'est pour être assuré qu'ils voteront bien !* »

Les déposants ont alors pris à témoin de ce fait M. le commissaire de police Blampin, que la vivacité de ce dialogue avait attiré, mais il a gardé le silence.

Au nom de la sincérité et de la moralité du vote, au nom de la dignité du Corps Législatif, issu du suffrage universel, ils demandent donc que le

blâme sévère que mérite cet acte de pression brutale ne retombe pas sur celui qui en était l'instrument passif, mais remonte jusqu'à la pensée qui l'a inspiré.

En foi de ce. — Avignon, ce 13 septembre 1861.

LOUIS DE GUILHERMIER, SÉGUIN aîné, C. BÉRARD.

Au canton sud, il s'est trouvé une trentaine de bulletins de plus dans l'urne qu'il n'y avait d'émargements sur la liste, et il me serait facile de donner à la commission chargée du rapport les noms de plusieurs électeurs qui auraient été admis à voter deux fois.

Mais un bien plus grand nombre, on doit le reconnaître, s'est vu condamné à ne pas voter du tout. C'est par centaines qu'il faudrait compter dans les listes d'Avignon les radiations sans motifs avouables. On en jugera par ce seul fait qu'à la date du 16 janvier dernier, plus de sept cents inscriptions nouvelles, réclamées pour la plupart au moment du vote de septembre, avaient dû déjà être admises. Il y en aura probablement plus de mille avant l'expiration du délai légal, c'est-à-dire près du sixième du nombre total des électeurs de la ville !

Les plaintes de ces exclus sans le savoir ont été si nombreuses et si bruyantes que l'employé de la mairie préposé à la confection des listes a été frappé de destitution. Quelques citoyens de bonne volonté, pensant que cette fois on voulait réellement inscrire tous ceux qui ont droit, et convaincus que leur concours pourrait n'être pas inutile, se sont présentés à la mairie pour prendre copie de la liste générale : pas moyen, sans ce document fondamental, de se livrer à aucune révision sérieuse. Nous avons le regret d'apprendre que leur requête a été formellement repoussée. Excipant d'une équivoque de rédaction de l'article 2 du décret réglementaire du 2 février 1852, M. le Préfet a prétendu n'être tenu à laisser recopier que le tableau des additions et retranchements. Mais à quoi peut servir ce tableau rectificatif sans la pièce même qu'il rectifie ? C'est un point nouveau de jurisprudence électorale que nous sommes bien aise de déférer à qui de droit.

Faits de Saint-Saturnin-lez-Avignon.

Le commissaire de police cantonnal vint visiter cette commune quatre jours avant l'élection, fit un chaleureux discours dans chacun des trois cercles qui s'y trouvent, et répéta partout cette phrase : « Si la commune de St-Saturnin donne ses voix au candidat de l'opposition, *elle sera marquée à l'encre rouge !*

Il y a en outre dans ce village une église dont le conseil municipal, renforcé des plus forts imposés, a voté l'agrandissement sur les fonds de la commune. Mais une partie des habitants ne veut pas entendre parler de cette dépense. On a donc promis aux uns qu'elle serait agrandie, aux autres qu'elle ne le serait pas, et l'on s'est procuré ainsi les voix des deux partis. Depuis quelques semaines, le parti qui ne veut pas de l'église agrandie a reçu le pouvoir municipal et dit hautement que c'est le prix de ses votes aux élections de septembre.

Faits de G....

A G..., petit bourg à quelques kilomètres d'Avignon, les choses auraient dû se passer, ce semble, avec une simplicité toute villageoise.

Mais il y a là un maire qui croit toujours que son écharpe va le quitter, et voici par quels services il se serait efforcé de la rattacher à celle de son confrère d'Avignon. La veille du jour de l'élection, il aurait pris la peine, dit la protestation qu'on lira à la fin ce mémoire, de visiter avec son commissaire de police tous ceux de ses administrés qui sont inscrits au rôle des patentes et leur aurait annoncé que ceux qui voteraient pour le candidat de M. le Préfet pourraient compter sur toutes les tolérances de l'administration, mais que les autres devaient s'attendre à passer leur vie dans les contraventions et les procès-verbaux. Puis il a fait lacérer par son fourrier les affiches du candidat de l'opposition, M. le

maire de G... étant, à ce qu'il paraît, au dessus de l'art. 10 de la loi du 16 juillet 1850.

Mais le meilleur tour était gardé pour le jour même de l'élection. Sous prétexte d'empêcher les électeurs de déposer eux-mêmes leur billet dans l'urne, ce qui est en effet contraire à la loi, un gros livre, un dictionnaire, je crois, était placé sur l'orifice de la boîte. Rien de plus innocent en apparence! Sans être maire de village, on peut être bien aise d'avoir sous la main un dictionnaire, quand on est exposé à parler en public. Seulement quelques malintentionnés crurent remarquer que le livre qui se soulevait tout entier pour laisser passer les bulletins des amis de M. le maire, ne faisait que s'entr'ouvrir pour recevoir ceux des électeurs notoirement mal pensants. On en chuchotta quelque peu dans la salle, mais le dictionnaire fonctionna sans esclandre pendant toute la journée du dimanche. Le lendemain matin, un électeur, décidé à en avoir le cœur net, s'approche du bureau, remet son bulletin à M. le maire, examine bien le jeu du dictionnaire et s'écrie que son vote n'est pas tombé dans la caisse. — Grande rumeur! L'auditoire se passionne, le maire se trouble, le fatal dictionnaire est enlevé et l'on trouve dessous.... le bulletin du candidat de l'opposition que venait de remettre l'électeur M.... !

Les citoyens indépendants de G....., trouvant la distraction un peu forte, sortirent de la salle et ont cessé de prendre part au vote. La protestation d'où j'extrais ce fait est signée notamment par l'électeur qui a dévoilé ce nouveau genre de vote au dictiontionnaire.

Faits de Cavaillon.

Ce chef-lieu de canton est célèbre dans les fastes électoraux du département de Vaucluse. En 1848, chaque élection y était une bataille et l'on se faisait envoyer en cour d'assises pour attaque à main armée contre le suffrage universel. Ces temps d'effervescence sont loin de nous; valaient-ils moins ou mieux que les nôtres? Frauder le scrutin est-il moins coupable que de le briser et d'en

livrer aux flammes le contenu? Je l'ignore, mais en tout cas c'est moins dangereux, et j'approuve mes amis de Cavaillon de s'être méfiés d'un scrutin qu'ils voyaient livré pour le dépouillement à ceux contre lesquels ils l'avaient vaillamment, mais inutilement défendu, il y a treize ans.

Après deux ou trois proclamations de son cru pour vanter aux Cavaillonais la faveur insigne qui leur était accordée de recevoir un représentant de la main du gouvernement, au lieu de le choisir eux-mêmes, M. le maire fit publier à son de trompe que tous ses administrés étaient invités à se rendre à la commune afin de voter pour le candidat de l'administration. Cela s'est crié par les rues pendant toute la journée du lundi, dernier jour du vote. En même temps, les sergents de ville se succédaient sans interruption chez les cafetiers, aubergistes, épiciers et boutiquiers qui n'avaient pas encore voté et qui n'avaient garde de ne pas répondre de suite à cette aimable attention. L'heure de la clôture étant venue, M. le maire envoya chercher les scrutateurs d'après une liste arrêtée d'avance. Le hasard avait si bien fait les choses que ces scrutateurs, qui ne tardèrent pas à arriver, étaient pour la plupart fils, neveux ou cousins des membres de la municipalité, et qu'un bon nombre avaient été poursuivis pour bris de scrutin en 1848. C'était un vrai conseil de famille. Un seul des adjoints, qui s'était particulièrement distingué dans cette bagarre, y comptait cinq rejetons de son sang.

Un des citoyens les plus considérables et les plus considérés de la ville de Cavaillon, M. de Ginestous, demanda inutilement que, dans l'intérêt de la paix et de la justice, on voulût bien admettre au moins un électeur de l'opposition à chaque table. On lui répondit que le dépouillement serait confié aux seuls scrutateurs choisis par le bureau. Restait à mes amis la ressource de l'article 29 du décret organique du 2 février, qui donne le droit de *circuler librement* autour des tables afin de surveiller les opérations. Mais il se trouva là sans doute quelque Tribonien de village pour faire remarquer d'abord que circuler est le contraire de stationner, et qu'en outre la loi n'ayant pas dit à quelle allure devait avoir lieu cette circulation, il dépendait de l'autorité d'en

faire un pas redoublé, une course au trot ou même au galop. Cette mauvaise plaisanterie eut un plein succès, et les électeurs durent tourner au pas de course autour des tables, sous la menace d'être arrêtés et conduits en prison dès qu'ils ralentissaient le pas Le juge de paix et un adjoint fraîchement décoré présidaient à cette scène bouffonne et provoquaient à haute voix la masse des électeurs qui se tenaient à distance à venir s'y mêler. Les injonctions étaient si pressantes et le mouvement si rapide, qu'il fut impossible aux électeurs d'exercer aucune surveillance sur la lecture des bulletins.

Certes, si jamais l'expression proverbiale *se moquer du peuple* pouvait être une vérité, ce serait bien le cas de l'appliquer ; mais à coup sûr c'est là se moquer de la loi, et la Chambre élective, qui est partie intégrante du pouvoir législatif, ne peut passer cette fantaisie à personne.

Faits de Lisle.

Lisle possède, comme Cavaillon, un maire qui ne se contente pas des proclamations du préfet, et qui se croit le droit d'accabler des foudres de son éloquence le malheureux candidat livré à sa merci. C'est ainsi que, pour la profession de foi rapportée plus haut, je me suis vu accusé par cet irascible magistrat d'avoir *arboré, sous un langage spécieux, un autre drapeau que celui qui fait notre bonheur et notre gloire*. Quant au drapeau arboré par M. le Maire devant ses administrés, c'est, d'après son aveu, celui de leurs *intérêts particuliers* : « Qui mieux que M. Pamard, s'écrie-t-il, dans sa sphère d'influence, pourra répondre à nos besoins ? *A qui nous adresserons-nous lorsqu'une main protectrice nous sera nécessaire ? A M. Pamard. Électeurs, ne l'oubliez pas !...*

En même temps, le bruit public attribuait à M. le Maire d'autres paroles plus significatives : « Ceux qui ne voteront pas pour mon collègue d'Avignon, lui faisaient dire ses amis, *ce sera une tache d'huile !* » Je ne doute pas que le dictateur municipal de Lisle ne soit connu pour pratiquer l'oubli des injures à l'égal

d'Auguste ; mais enfin ce propos, qui se répétait partout et ne se démentait nulle part, passe pour avoir, mieux encore que ses proclamations, préparé les esprits en faveur de son candidat.

Le dimanche, une agence électorale, habilement composée, fut établie sous le péristyle de la mairie. Les gardes champêtres étaient chargés d'aborder les électeurs des campagnes; les sergents de ville s'occupaient des artisans et marchands en détail. Tout ce monde obstruait de sa brutale propagande la place de l'Hôtel de ville et les abords de la salle, déchirait les bulletins du candidat de l'opposition, et conduisait souvent jusqu'au pied du bureau les électeurs ahuris. Là, M. le Maire, président, affectait de tourner et de retourner dans ses doigts le bulletin qui lui était remis, et si quelque soupçon lui restait, il *prenait ostensiblement*, m'écrit-on, *soit le nom du votant*, *soit le numéro de la carte.* Des observations furent faites par un membre du bureau; mais M. le Maire n'en aurait tenu nul compte, et aurait continué jusqu'à la fin à *prendre* ce qu'il appelait *ses notes.* Ce fait, dont l'exactitude serait si facilement attestée, en cas d'enquête, suffirait seul pour rendre nulles les opérations électorales présidées par M. le Maire de Lisle.

Faits de Pernes.

Je relève les faits suivants dans une protestation signée par treize électeurs de cette commune : 1° Ouverture des opérations après l'heure indiquée par l'arrêté municipal, et composition du bureau comme l'a voulu M. le Maire, et non comme le voulait la loi. 2° Lacération des affiches du candidat de l'opposition par les agents de l'autorité. 3° Présence de la brigade de gendarmerie, en armes, dans la salle du vote pendant toute la journée du dimanche; l'un des gendarmes s'est même tenu assis à côté du bureau. 4° Un électeur, dont le nom est consigné dans la protestation, aurait voté, au vu et su de M. le Maire, pour son frère malade et pour son père absent. 5° Un sergent de ville d'Avignon, dont le nom est

donné aussi, serait arrivé à Pernes le matin de l'élection, aurait répandu, comme les apportant de la part de M. le Préfet, les menaces les plus absurdes, notamment que si l'on ne votait pas pour M. Pamard, tous les jeunes militaires en congé renouvelable allaient être rappelés. Après cette mission remplie, cet agent de police se serait tenu pendant toute la journée du dimanche à la table même du vote, aurait accompagné la boîte du scrutin dans la salle où elle devait passer la nuit, et ne serait sorti de la mairie qu'à neuf heures du soir.

Faits de Saint-Pierre-de-Vassols et du Beaucet.

Si la commission parlementaire veut jeter les yeux sur le tableau général des votes publié le 12 septembre par le *Mémorial de Vaucluse*, elle verra que la première de ces communes aurait donné 59 voix à M. Pamard contre 16 à M. de Gaillard et la seconde 52 voix contre 22. C'est précisément le contraire qu'il faut lire, si l'on veut rester d'accord avec les procès-verbaux de Saint-Pierre et du Beaucet. — Par une erreur qu'on a négligé jusqu'à présent de lui reprocher, le journal de la préfecture a donné au candidat officiel la majorité acquise, par grande exception, au candidat de l'opposition.

CONCLUSION

Je passe sous silence les faits de Carpentras, pour lesquels il me faudrait entrer dans de répugnants détails de places promises et aujourd'hui données. Je néglige aussi de parler de tant d'autres communes où s'est déployé jusqu'au scandale le zèle des agents de l'élection officielle. N'est-ce pas assez, n'est-ce pas trop de ce que j'ai raconté, pour prouver que cette élection a été la manifestation non des sentiments du pays, mais des volontés de l'autorité

locale? On objecterait inutilement l'énorme majorité obtenue par le candidat nommé. Jamais le chiffre des richesses mal acquises n'a été invoqué pour en légitimer la possession. S'il est vrai, comme je le démontre, qu'il y ait eu intimidation générale, plus il y a eu de voix, plus il y a de délits à la charge de l'administration.

Quand on a obtenu un pareil résultat, qu'a-t-on fait? On a prouvé la force des agents du Gouvernement et la facilité du suffrage universel à se laisser diriger. Détestable victoire, ne craignons pas de le dire, car le Gouvernement n'a que faire d'avoir des agents forts vis-à-vis du suffrage universel, ni le suffrage universel de se laisser diriger par les agents du Gouvernement. C'est le contraire qui est rigoureusement vrai. Dans le suffrage universel, qui est le principe, devrait être la force, et dans les agents du Gouvernement la docilité.

« L'Empereur veut, écrivait aux préfets M. Billault, alors ministre de l'intérieur, que le suffrage soit parfaitement libre; *il veut de plus que tout le monde le sache bien* (1). »

Louables intentions, excellentes paroles qui ne sont même pas sans quelque sens de menaces contre les fonctionnaires trop entreprenants, mais, hélas! intentions et paroles seulement. Pour que le suffrage universel fût entièrement libre, il faudrait tout d'abord que les préfets s'abstinssent de choisir et de parler pour lui. Tant que la même main qui peut en se jouant nommer et révoquer les maires désignera d'autorité le candidat à élire, le pays risque de ne voir que des élections administratives. Tant qu'un candidat pourra dire impunément aux électeurs : *C'est l'Empereur qui me recommande à vos suffrages*, l'intimidation planera sur le scrutin. Ce n'est plus en effet le candidat, c'est le Gouvernement, c'est l'Empereur qu'on expose aux chances de la lutte. Dès lors, comme je l'écrivais au lendemain de l'élection (2), il faut que l'énergie des moyens réponde à l'importance du résultat; il faut que l'administration tout entière entre en ligne de bataille contre le téméraire qui ose ne pas se retirer devant la plus auguste des interventions.

(1) Circulaire du 24 avril 1856.

(2) Lettre au *Progrès* de Lyon, du 23 septembre 1861.

Et aussitôt tous les chefs de service sont invités à notifier à leurs subordonnés que le Gouvernement compte sur le dévouement de chacun d'eux pour faire réussir son candidat. Chaque maire, chaque juge de paix, chaque percepteur, chaque receveur des domaines, chaque instituteur, chaque directeur des postes, chaque agent garde-pêche ou forestier, chaque débitant de tabac, chaque employé des travaux publics, depuis l'ingénieur en chef jusqu'au casseur de pierres sur la grande route, tout citoyen inscrit pour un traitement, pour une faveur ou pour un intérêt sur les contrôles de l'État, reçoit des instructions écrites ou verbales qui ont pour résultat tout à la fois de stimuler son zèle et d'enchaîner sa liberté. Chacun d'eux, suivant sa dose de peur ou d'ambition, se fait le centre d'une petite agence électorale, et le vote par ordre des fonctionnaires devient le vote par influence pour tous ceux qui vivent autour d'eux.

Dès que le nom de l'Empereur est mis en avant, et mis en avant non pas seulement par un candidat sans mission, mais par le Préfet, son représentant hiérarchique, les conditions d'une lutte loyale n'existent plus. Il n'y a plus pour tout le monde ni pleine liberté des suffrages ni même pleine liberté des candidatures. Tout agent du pouvoir se sent logiquement entraîné à appliquer aux élections cette maxime faite pour les jours d'émeute : *Il faut que force reste à l'autorité !*

Nous demandions en commençant s'il serait permis à un Préfet de révoquer ou de menacer de révocation les municipalités confiées à sa garde, dans le seul but d'assurer des voix au candidat qu'il patronne. Nous demandons maintenant si l'on croit possible qu'il en soit autrement. Quoi ! voilà un Préfet qui a inventé comme à Avignon, ou reçu d'en haut, comme cela s'est vu ailleurs, une candidature quelconque; il l'a produite, soutenue, imposée contre toute candidature rivale; il en a pris hautement la responsabilité devant le pouvoir et devant le pays, et vous ne voulez pas qu'il la soutienne par tous ses moyens! Il n'a qu'à dire un mot pour jeter la terreur dans les masses électorales, et ce mot, il ne le dira pas! Il n'a qu'à faire un signe pour précipiter l'armée des fonctionnaires sur l'ennemi, et ce signe il ne le fera pas! Il reculera

devant la tentation d'excéder quelque peu la loi d'où lui vient son pouvoir. pour servir le Gouvernement d'où lui vient sa place ! Il se fera scrupule de se montrer fort quand en réalité il a la force ! Hélas ! tant de vertu n'est ni de ce siècle ni d'aucun siècle. Autant voudrait exiger du soldat qu'il se jette dans la mêlée sans mettre sa baïonnette au bout de son fusil !

Qu'est-ce après tout que des élections ainsi faites? Il faut oser le dire, ce n'est plus le suffrage universel direct comme le veut la constitution, c'est le suffrage à deux degrés. Encore cette ingénieuse combinaison ne comporterait-elle qu'un seul électeur primaire, qui serait le Gouvernement, ou s'il était permis de parler la langue audacieuse des Préfets, l'Empereur. L'administration dirait au premier degré : *Celui-là est mon candidat;* et les électeurs voteraient au second degré comme le demande l'administration.

Loin d'être dans la constitution ou dans le décret organique du 2 février 1852, le système de l'initiative des candidatures laissée aux agents de l'autorité est incompatible avec tous les principes de l'ordre constitutionnel, avec tous les usages de la liberté suivant la loi. J'ai donc le droit de le traiter comme un abus.

Serait-ce trop présumer de l'esprit public et du Gouvernement, qui veulent l'un et l'autre que le suffrage universel soit de plus en plus une vérité, que de montrer cet abus comme étant bien près d'avoir fait son temps, et M. le Préfet de Vaucluse comme le dernier peut-être qui en aura profité sans scrupule et sans déguisement? Dans deux élections qui ont eu lieu depuis le scrutin d'Avignon, l'une dans l'Aube, pour un député au Corps législatif, l'autre à Bordeaux, pour un membre du Conseil général, les Préfets ont pris soin d'avertir les journaux que leurs candidats leur étaient offerts, ici par les maires de la circonscription, là par une réunion d'électeurs. Je n'ai pas à m'expliquer sur la valeur de ce double expédient; mais on me permettra de dire que si c'est l'abandon des errements du passé, c'en est aussi la condamnation prononcée par l'administration elle-même.

Je n'ai pas oublié, Messieurs les Députés, que le droit de pétition ne peut plus s'exercer devant votre chambre. En vous laissant cependant seuls juges de la validité des pouvoirs que chacun de vous

tient directement du pays, la Constitution semble avoir voulu vous permettre de rentrer dans une part de vos anciennes prérogatives. Toute protestation contre une élection est en effet une pétition en faveur de la liberté électorale. Je dépose respectueusement celle-ci aux pieds de la tribune.

J'ai parlé sans haine, sans crainte, en témoin attristé, et non en accusateur intéressé. Etranger aux questions de personnes, je n'ai voulu regarder qu'aux principes, heureux si je pouvais me flatter de contribuer, même par une défaite, au plus mince progrès des libertés publiques!

LÉOPOLD DE GAILLARD,
Avocat à la Cour impériale de Lyon.

Les soussignés, électeurs dans le canton sud d'Avignon, ont l'honneur de porter à la connaissance du Corps législatif que pendant la matinée du dimanche 8 septembre, on voyait avec étonnement un garde champêtre et un agent de police stationner à la droite et à la gauche du scrutin, en sorte que chaque électeur venait déposer son vote entre ces deux agents et sous leurs yeux. L'un des soussignés crut devoir faire observer aux membres du bureau ce que ce moyen pouvait avoir d'illégal et de gênant pour la liberté des votants. Il fut répondu qu'on n'avait pu faire autrement, afin de maintenir l'ordre dans le vote en présence de l'affluence des électeurs. Cependant les membres du bureau, ayant égard à l'observation qui leur était faite, ordonnèrent aux agents de se tenir plus à l'écart du scrutin; mais déjà la plupart des électeurs de l'Ile de la Barthelasse avaient remis leurs votes sous les yeux du garde dont il vient d'être parlé, et qui était le garde champêtre de leur quartier.

Plusieurs des soussignés, étant rentrés dans la salle l'après-midi, remarquèrent encore que, malgré le petit nombre d'électeurs qui se succédaient à de rares intervalles, un agent de police stationnait au devant du scrutin, de manière à se trouver immédiatement placé derrière le votant. Nouvelle réclamation fut adressée aux membres du bureau, auxquels fut manifestée l'intention d'en demander acte, lors de la rédaction du procès-verbal. Cette

réclamation a d'ailleurs été renouvelée plusieurs autres fois encore dans le courant de la même journée.

Après le dépouillement du scrutin, au moment où s'achevait la rédaction du procès-verbal, la réclamation fut produite au moyen d'une lettre qui fut remise par l'un des soussignés aux membres du bureau, avec demande d'insertion au procès-verbal. Voici le texte de cette lettre :

« Je demande qu'il soit mentionné au procès-verbal que pendant la ma-
« tinée du dimanche, un garde champêtre et un agent de police station-
« naient en face du scrutin, et que ce n'était qu'entre ces deux agents de
« l'autorité que les électeurs parvenaient à remettre au bureau leurs bul-
« letins de vote. Plusieurs électeurs ont réclamé contre ce fait vers les dix
« heures du matin.

« Même réclamation s'est produite dans l'après-midi, vers les trois heures,
« à l'occasion d'un agent de police qui stationnait en face du scrutin immé-
« diatement à côté du votant.

« Tels sont les faits dégagés de toute la vivacité de la discussion qu'ils
« ont fait naître, et dont je demande purement et simplement la constata-
« tion au procès-verbal. »

L'insertion fut refusée......

Les soussignés feront remarquer ici que lors du dépouillement du scrutin de leur canton, on remarqua que le nombre des bulletins trouvés dans l'urne était supérieur d'environ une trentaine au nombre des émargements sur la liste d'inscription électorale. Ce résultat, exprimé par les membres du bureau, n'a cependant donné lieu à aucune protestation : il donne cependant occasion de regretter que le scrutin ne se soit point placé durant la nuit dans une salle éclairée, au sein de laquelle les regards pussent pénétrer du dehors à toute heure de la nuit. Ce moyen de vérification empêcherait tout soupçon de s'accréditer. La liberté et la sincérité du vote ne sauraient être environnées de trop de garanties aujourd'hui que le suffrage universel est devenu la base de notre droit public.

(*Suivent les signatures.*)

Avignon, le 25 septembre 1861.

A Messieurs les membres du Corps législatif.

MESSIEURS,

Les soussignés, propriétaires et électeurs, domiciliés dans la commune de G..., arrondissement d'Avignon (Vaucluse), ont l'honneur d'exposer qu'ils protestent contre l'élection des 8 et 9 septembre dernier, pour la nomination d'un membre au Corps législatif, par les motifs ci-après rapportés :

1° Le 7 septembre 1861, dans l'après-midi, M. le maire, accompagné du commissaire de police, s'est présenté chez tous les patentables de la commune et leur a dit que ceux qui voteraient pour M. Pamard auraient aide, protection et tolérance de l'administration, et que ceux qui voteraient contre le candidat du gouvernement seraient bientôt pris en contravention et punis.

2° Le 8 septembre, après huit heures du matin, une affiche timbrée et signée Léopold de Gaillard fut apposée à côté de la circulaire de M. Pamard; environ une heure après, le maire la fit enlever par le fourrier de la commune, en présence de plusieurs électeurs; un peu plus tard, le maire est venu sur la place, lui-même, menaçant de dresser des procès-verbaux et de poursuivre tous ceux qui oseraient placer de pareilles affiches.

Le 8 et le 9 septembre, *pendant tout le temps que le scrutin a été ouvert*, un livre assez volumineux est resté déposé sur l'orifice de l'urne électorale, sous prétexte d'empêcher l'électeur qui allait voter de déposer lui-même son bulletin dans l'urne; mais il a été reconnu plus tard que c'était pour une autre fin, et que les bulletins qu'il supposait porter le nom du candidat de l'opposition étaient mis par le président dedans ou dessous le livre, et non dans l'urne, et remplacés, avant ou après, par autant de bulletins portant le nom de M. Pamard. Pour preuve de ce fait, le lundi, à dix heures du matin, le sieur M.... (Georges) s'est présenté pour voter, a donné son bulletin à M. le président, qui, faisant semblant de le mettre dans l'urne, l'a déposé sous le livre; ledit M.... s'en étant aperçu, il a réclamé fortement, et alors le président l'a mis dans l'urne, en présence du bureau et d'autres électeurs.

D'après de tels procédés, qui ont été bientôt connus, un grand nombre d'électeurs qui allaient ou qui se disposaient à aller voter s'en sont abstenus pour ne pas être trompés.

Tels sont, Messieurs, une partie des faits qui se sont produits lors de la susdite élection.

Les soussignés sont, avec le plus profond respect,

Messieurs les Membres du Corps législatif,

Vos très-humbles et très-dévoués serviteurs.

(*Suivent les signatures.*)

G...., le 25 octobre 1861.

Suivront au dossier ou seront communiquées à la Commission les protestations et correspondances venant d'Avignon, de Lisle, de Cavaillon, de Saint-Saturnin, de Caumont, de Pernes, la proclamation de M. le maire de Lisle, le Mémoire adressé par M. Barret, ancien maire de Carpentras, à M. le ministre de l'intérieur, et la lettre d'adhésion à ce mémoire, signée par quinze membres du Conseil municipal de cette ville.

4529 — Paris, imp. de Ch. Jouaust, r. Saint-Honoré, 338.

19

DE LA

LIMITE D'AGE

DE LA

MAGISTRATURE EN FRANCE

PAR

UN JUGE



PARIS
E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR
PALAIS-ROYAL, 17 ET 19, GALERIE D'ORLÉANS.

—

1863

DE LA

LIMITE D'AGE

DE LA

MAGISTRATURE EN FRANCE

PAR

UN JUGE



PARIS
E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
PALAIS-ROYAL, 17-19, GALERIE D'ORLÉANS

1868

PARIS.— Imp. de L. TINTERLIN, et Cᵉ, rue Neuve-des-Bons-Enfants, 3.



Au commencement de cette année, le représentant d'une maison de Paris vint me proposer de souscrire à un recueil de jurisprudence et m'offrir plusieurs ouvrages de droit, notamment une nouvelle édition d'un des excellents commentaires du grand jurisconsulte dont il est rare que l'opinion ne soit pas invoquée à chacune de nos audiences.

Je me bornai, d'abord, à lui dire que je n'achetais plus de livres de droit; puis, comme il insistait pour que je prisse, au moins, le Commentaire, j'ajoutai que touchant, par mon âge, au terme de ma carrière de magistrat, je jugeais inutile d'augmenter ma bibliothèque.

— Ah! dans ce cas, Monsieur, me répondit-il, je n'insisterai pas; je sais, maintenant, que la *magistrature sexagénaire* n'achète plus que fort peu de nos livres; j'ai remarqué que lorsqu'un magistrat a passé l'âge de soixante ans, il résiste presque toujours à mes offres, et j'ai signalé cette circonstance à ma maison, comme la cause de la diminution de mes placements.

Cette expression : *magistrature sexagénaire*, employée pour la première fois en ma présence, m'impressionna désagréablement, je dois en convenir. — Jusque-là, je n'avais entendu rappeler les dispositions du décret du 1er mars 1852, sur la limite d'âge, que relativement aux magistrats qui en étaient successivement atteints, et je me bornais à me dire, tristement, mais le plus philosophiquement possible : *mon tour viendra!* — Il appartenait à un estimable industriel, qui n'avait nullement l'intention de me blesser, et qui n'appréciait le décret de 1852 qu'au point de vue d'intérêts commerciaux, de trouver une qua-

lification, et de manifester une opinion de nature à appeler, sur une partie de la magistrature, une certaine défaveur, en la représentant comme étant, en quelque sorte, devenue étrangère ou, du moins, très-indifférente aux progrès de la science du droit, et se préparant à l'oublier, pour se trouver, apparemment, au jour de la retraite forcée, dans les conditions d'incapacité présumées, et faire ressortir l'utilité de la loi. — Aussi cette qualification malsonnante venant peu après les débats qui s'étaient ouverts, au Corps législatif, sur la limite d'âge, critiquée d'une part, défendue de l'autre, m'a-t-elle donné l'idée de reproduire, dès que j'en aurais le temps, les réflexions que la mesure m'avait d'abord inspirées, comme à tant de mes collègues!

Me voici en vacances, et je réalise mon projet avec d'autant moins d'hésitation, que je me crois désintéressé dans la question, la limite d'âge étant si près de m'atteindre, que toute modification au décret de 1852, alors qu'elle serait proposée maintenant, arriverait trop tard pour que je pusse en profiter, et qu'il peut n'être pas sans utilité, pour son avenir, d'exposer, dans son véritable jour, la position faite à cette partie de la magistrature qui a déjà été l'objet des remarques d'un de messieurs les membres du commerce de la librairie judiciaire.

J'ai donné à mes observations un titre qui exigerait un plus grand développement que celui auquel il m'a été possible de me livrer; mais je ne l'ai pas cherché, et je le cède volontiers à ceux qui pourront en tirer un meilleur parti. Je n'ai, d'ailleurs, pas plus été arrêté par mon peu d'habitude d'écrire que par la crainte de répéter, en moins bons termes, assurément, ce qui a déjà pu être dit sur le sujet que je traite. J'ignore l'art si difficile de nuancer la vérité sans l'affaiblir. Il est, je n'en doute pas, beaucoup plus de faits à citer et beaucoup plus de considérations à présenter que je n'ai pu en réunir, et il est aussi plus de souffrances à enregistrer que celles dont j'ai essayé de faire le tableau. La tâche que j'ai entreprise reste donc bien imparfaite; mais j'espère que ma tentative suffira pour exciter ceux qui éprouveraient, pour la magistrature, la même sympathie, à défendre à leur tour, mais avec plus de loisir, de talent et d'autorité, une cause aussi respectable.

Le décret du 1er mars est ainsi conçu :

Louis-Napoléon, Président de la République,
Sur la proposition du garde-des-sceaux, Secrétaire d'État au département de la Justice,

Décrète :

Art. 1er.

Sont mis, de plein droit, à la retraite, les membres de la Cour de Cassation, à l'âge de soixante-quinze ans accomplis; les magistrats des Cours d'appel et des Tribunaux de première instance, à l'âge de soixante-dix ans accomplis.

Art. 2.

Les magistrats mis à la retraite à raison de leur âge, feront valoir leurs droits à une pension, conformément aux lois et ordonnances, sans être tenus de justifier d'infirmités contractées dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 3.

Les magistrats qui auront atteint l'âge fixé par l'article 1er, ne cesseront leurs fonctions que lorsqu'ils auront été remplacés.

Les motifs invoqués par M. le Ministre de la justice, à l'appui de la proposition faite, au Prince-Président, de limiter l'inamovibilité dont la magistrature était investie, sont développés avec une grande élégance de forme et de style; mais ont-ils, au fond, autant de force? — On en a douté; et ne les jugeant pas de nature à provoquer, seuls, une mesure aussi grave, on a généralement pensé qu'il en existait d'autres d'un caractère plus élevé, et qu'expliquaient suffisamment les légitimes exigences de la politique.

La République de 1848 avait manifesté, à l'égard de la magistrature, dont elle avait sans doute à se plaindre, des dispositions fort peu bienveillantes; il ne s'agissait alors de rien moins que d'une réorganisation complète, sur des plans plus ou moins réalisables, et devant se terminer, invariablement, par de nouvelles nominations. Elle vou-

lait que la justice qu'elle avait la prétention de faire rendre en son nom, le fût par des magistrats de son choix ; mais le temps lui manqua.

Après elle, ce droit appartenait, incontestablement, au Prince Louis-Napoléon, appelé au pouvoir par 7,500,000 suffrages, et il l'exerça comme ne l'eût certainement pas fait la République. Le Prince pouvait soumettre la magistrature à une nouvelle organisation et en renouveler le personnel ; mais il déclara qu'elle répondait aux besoins du pays, et il la conserva telle qu'elle était. Cependant, le ministre qui avait sa confiance crut devoir lui proposer, en même temps, de faire l'acte grave de souveraineté qui rompait avec les anciennes traditions, et le décret du 1er mars 1852 fut rendu. On ne l'accueillit pas moins avec reconnaissance, parce qu'il faisait cesser le malaise qu'éprouvaient, depuis 1848, les magistrats, menacés d'abord par la République, et restés, après le 2 décembre, incertains sur le sort qui leur était réservé.

Cependant, les événements survenus avaient, au fond, tant d'analogie avec ceux qui ont porté au pouvoir le premier fondateur de l'Empire, qu'on ne devait pas moins attendre de l'âme élevée d'un Prince qu'un grand et légitime triomphe provoquait à la générosité et qu'éclairaient les enseignements de l'histoire.

Inspiré par le sentiment de sa force et par les besoins du pays, le Premier Consul ayant d'abord réuni dans sa main tous les pouvoirs publics, fit, presque immédiatement, sortir de sa volonté la reconstitution de la magistrature avec l'inamovibilité. Il s'attacha, ensuite, à l'entourer de considération, appela, à des postes élevés, les noms les plus illustres de l'ancienne magistrature, rendit pour elle le décret du 6 juillet 1810, qui institua l'honorariat, et s'efforça de compléter cette œuvre, comme toutes celles qu'il entreprenait, jusqu'à ce que son organisation devînt ce qu'elle est aujourd'hui. Ses préoccupations la suivirent lorsque, de 1814 à 1815, elle fut tenue sous la menace continuelle d'une reconstitution dont elle ne pouvait prévoir la portée et qui lui inspirait de vives inquiétudes. Aussi s'empressa-t-il, avant même d'arriver à Paris, revenant de son premier exil, de rendre le décret qui la consolidait et qui a été respecté (1).

Le Prince Louis-Napoléon, appelé aussi au pouvoir après un temps de trouble et de désordre, comprit sa mission comme le Premier Consul avait compris la sienne. Après avoir rendu la sécurité à la société par le prestige de la force, il pourvut à la sauvegarde de ses intérêts par

(1) Décret de Lyon.

le maintien de la magistrature, et si cet acte fut justement considéré comme l'expression de sa volonté spontanée, les limites posées à l'inamovibilité parurent être plutôt l'adoption d'une opinion inspirée, par les circonstances, à un conseiller dévoué.

Deux choses distinctes existent donc dans le décret du 1er mars 1852 : l'œuvre du Prince et le règlement du Ministre.

Ce décret offrait, d'ailleurs, cet avantage, qu'il avançait sans secousses l'époque où toutes les investitures émaneraient réellement du pouvoir au nom duquel la justice allait être rendue, et que, par sa généralité, il facilitait la retraite de ceux des magistrats qui, par de longs services sous différents régimes, éprouvaient le besoin d'un repos qu'ils n'eussent pas accepté sans d'amers regrets, si la mesure qui les y appelait, jugée nécessaire, eût eu un caractère particulier.

A l'appui de cette manière de considérer le décret du 1er mars 1852, on peut citer, aujourd'hui, l'accueil favorable fait par le Sénat, dans le cours de la session de 1852, à une pétition qui lui soumettait des observations sur la limite d'âge imposée aux magistrats, ainsi que les paroles non moins favorables prononcées à cette occasion par le ministre qui assistait à la séance. On peut citer aussi celle d'un membre du Sénat qui avait dit précédemment : *Le décret du 1er mars 1852 a eu des raisons d'être qui n'existent plus !* Or, pour avoir cessé d'exister, ces raisons devaient être d'une autre nature que celles indiquées en 1852 dans le rapport de M. le ministre de la justice, c'est-à-dire les infirmités auxquelles la vieillesse est soumise, car ces infirmités n'ont pas cessé d'être son partage.

Enfin, il est certain que depuis 1852 il a été plusieurs fois question de modifier ce décret, et dernièrement un journal dont les assertions sont accueillies avec confiance, a annoncé que, par ordre de Son Excellence M. Delangle, ministre de la justice, une nouvelle étude *de la question de la limite d'âge avait été faite, et qu'une nouvelle disposition législative la modifierait.*

Tout faisait donc espérer, il y a à peine trois mois encore, que si la limite d'âge ne disparaissait pas entièrement, elle serait du moins établie de manière à ce qu'une partie de la magistrature n'eût plus, sous ce rapport, rien à envier à l'autre; et s'il faut, à l'heure qu'il est, écarter cet espoir, il n'en reste pas moins certain qu'après les autorités que je viens de citer, il est permis d'entrer dans l'examen du décret.

On se rend facilement compte de ce qu'ont éprouvé ceux des magistrats qui ont été immédiatement atteints par le décret du 1er mars 1852, surtout ceux qui, entrés depuis peu d'années dans la magistrature, à un âge assez avancé, mais encore pleins de force et d'intelligence, se croyaient certains d'y terminer honorablement leur carrière, et se sont vus tout à coup enlevés à des fonctions auxquelles ils étaient venus consacrer des lumières et une expérience laborieusement acquises au barreau. — Leurs regrets ont dû être vifs, sans doute; cependant l'événement était imprévu, et il a pu être supporté avec la résignation que commande le fait accompli; mais pour les autres, pour ceux qui, dès 1852, ont commencé à constituer la magistrature sexagénaire, comme pour ceux qui entrent successivement dans la période décennale qui sera la dernière de leur carrière, la perspective de la retraite forcée, arrivant à jour fixe, doit toujours être l'objet d'une pénible préoccupation.

L'impossibilité de lire dans l'avenir est un des grands bienfaits que nous devons à la Providence, car l'existence la plus heureuse, selon le monde, aurait peu de prix si l'homme qui en jouit connaissait le moment précis de sa mort! — Le magistrat connaît, lui, le jour qui doit être le dernier de sa vie intellectuelle! — Lorsqu'il commencera à compter ceux qui l'en séparent encore, il s'apercevra bientôt que le temps se passe avec une plus grande rapidité; puis il s'en effrayera; et s'il aime les fonctions qu'il est sur le point de perdre, si ses facultés n'ont éprouvé aucune défaillance, il ne pourra plus se dire heureux; car plus l'époque fatale approchera, plus il s'en préoccupera à l'exclusion de toute autre pensée. Il la verra brisant ses chères habitudes et faisant le vide autour de lui; il se demandera avec inquiétude comment il supportera cette vie désœuvrée et inutile à laquelle aucune occupation compatible avec la position perdue ne pourra le soustraire; il y pensera dans le monde, au Palais, sur son siége. — Peut-être s'armera-t-il d'une apparente indifférence; mais les regrets qu'il s'ef-

forcera de cacher n'en seront que plus vifs, et il réalisera, dans la sphère pure et élevée où il se trouve, ce que l'imagination d'un poëte a créé pour dépeindre les *derniers jours d'un condamné !*

Mais, ai-je entendu dire, les magistrats de l'ordre inamovible ne sont pas les seuls fonctionnaires qui soient soumis à la limite d'âge ; d'autres, également haut placés, les Préfets, les Sous-Préfets, les Conseillers de préfecture le sont aussi. Si la loi est dure, elle l'est pour tous, et les premiers ne sont pas plus fondés à s'en plaindre que les autres.

Je suis peu touché de cet argument, s'agissant de fonctionnaires amovibles, qui savent qu'à toutes les époques de leur carrière administrative ils peuvent être appelés à d'autres fonctions, ou même, purement et simplement, privés de celles qu'ils possèdent. — Or, le pouvoir ayant le droit d'interrompre, quand il le juge convenable, la carrière de ces fonctionnaires, ou de les admettre à la retraite avant qu'ils aient atteint l'âge de soixante-dix ans, il n'a pas besoin de leur appliquer les dispositions relatives à la limite d'âge, même pour fixer la quotité de leur retraite, une autre loi lui donnant la faculté de rétribuer les services rendus, selon qu'il le juge convenable.

Si, donc, la limite d'âge n'a pas été uniquement étendue plus tard, à ces fonctionnaires, avec la bienveillante intention d'affaiblir, à l'égard des magistrats, ce qu'elle avait d'affligeant pour leur amour-propre, lorsque seuls ils y étaient soumis, elle ne peut faire disparaître la différence qui a toujours existé entre les fonctions inamovibles et celles qui ne le sont pas, et ne se présente à Messieurs les Préfets et Sous-Préfets, que comme le moyen, le moins susceptible de se réaliser, de terminer leur carrière, tandis qu'elle n'est réellement appliquée qu'à la magistrature qui y a été soumise la première.

Quant aux nombreux fonctionnaires publics, jouissant du droit d'obtenir une retraite après vingt-cinq ou trente ans de service, il n'y a point, pour eux, d'âge fatal, ni de présomption légale de défaillance. Sous ce rapport, ils sont, du moins, ménagés dans leur amour-propre. Ils peuvent être retraités avant soixante ans, mais ils peuvent, aussi, être maintenus dans leur position après soixante-dix ans. — A moins qu'ils ne le demandent, c'est inopinément qu'ils apprennent leur admission à la retraite. Beaucoup la désirent et l'attendent avec impatience; car après avoir longtemps exercé des fonctions qui les occupent, mais qui ne les intéressent pas, auxquelles ils ne sont que rarement attachés par habitude, et qui sont cependant relativement

mieux rétribuées que celles de la magistrature, ils reçoivent une pension de retraite, aussi relativement plus élevée, et qui leur donne, avec un repos désiré, une existence aisée.

Ce n'est pas seulement par habitude que le magistrat reste attaché à ses fonctions, c'est surtout parce qu'elles consistent dans l'exercice des plus belles facultés de l'homme : l'attention, la réflexion, le jugement. Lui enlever ces fonctions, alors qu'il se sent capable de les bien remplir encore, et les lui enlever parce qu'on présume qu'elles sont au-dessus de ses forces et de son intelligence, ce n'est pas lui donner le repos, et si ce n'est pas l'humilier, c'est du moins le prévenir que sa fin est proche et qu'il ait à s'y préparer, préalablement privé, dans l'intérêt des justiciables, de ce qui fait le charme de son existence.

« Il est fort triste, m'écrivait un ancien collègue, de terminer ainsi « une carrière que nous aimons, non pour son profit, on n'y fait pas « fortune, mais parce qu'elle entretient en nous, par la variété des « questions qui nous sont soumises et des événements dont nous « sommes les appréciateurs, une activité d'esprit qui double le prix « de l'existence, en la prolongeant, et qui s'éteindrait faute d'aliment. « — Nous l'aimons, aussi, à cause de la considération dont elle est « entourée et qui rejaillit sur nos familles. Qu'en restera-t-il, une fois « descendus de nos siéges? — Pour beaucoup, un morceau de pain, « le silence et l'oubli ! Le contraste est grand, tous n'y résisteront pas.

« J'espérais, selon l'expression de nos prédécesseurs, *mourir dans « ma robe !*—Non-seulement je n'aurai pas cette consolation, mais il « me semble que la limite d'âge a attaché, de mon vivant, à ma « toque, un crêpe que je verrai s'allonger, à chaque fin d'année ju- « diciaire, jusqu'à la dernière messe du Saint Esprit, à laquelle il me « sera encore permis d'assister *avec toute mon intelligence,* et que je « considérerai comme devant précéder, de bien peu, le service fu- « nèbre auquel j'ai droit en ma qualité de chrétien et de bon ca- « tholique.

« Que de fois n'avons-nous pas entendu dire, que rendre la justice « était exercer un sacerdoce, et que le vieux juge, comme le vieux « prêtre, ne pouvait quitter sa robe pour se livrer à une autre profes- « sion ! Cela est fort bien pour ceux qui ont quelque fortune, et j'aime « à croire que c'est le plus grand nombre; mais pour le magistrat qui, « au jour de la retraite forcée, n'en posséderait plus qu'une insuffi- « sante et qui, par le fait du décret de 1852, ne pourrait même « compter trente ans de services, la privation de la plus grande partie

« de son traitement pourrait le mettre dans un état voisin de la mi-
« sère ! De quelle manière lui serait-il alors permis d'utiliser ses con-
« naissances et ce qui lui reste de force, sans compromettre la dignité
« de la robe que portent encore ses anciens collègues? — Tous ne
« peuvent goûter des eaux régénératrices de la Cour suprême, ni
« même, comme quelques juges privilégiés, obtenir, à la veille d'ac-
« complir leur soixante-dixième année, une place de juge de paix,
« qui prolonge indéfiniment leur existence, et leur rend, pour juger
« seul, la vigueur de corps et d'esprit qui allait leur manquer pour
« juger avec des collègues ? Que faire alors ?..... »

On a dit que la limite d'âge nuisait à la considération de la magistrature en général, et plus particulièrement à celle du magistrat qui approchait du terme de sa carrière ; je n'examinerai, qu'en ce qui concerne le dernier, ce qu'il peut y avoir de fondé dans cette assertion.

Je crois, qu'en effet, avec les regrets et les chagrins qu'il doit alors ressentir, il aura encore quelquefois à subir cette douloureuse épreuve. La retraite forcée arrivant à jour fixe, il peut se faire que pour cesser d'avoir envers lui les égards qui sont dus à sa position, on n'attende pas que l'événement soit accompli. Croire qu'on en est incapable, c'est ne pas connaître les hommes. Pour les retenir, le pouvoir le plus redoutable, comme l'influence la plus restreinte ont besoin du prestige de la durée. Que la fin de l'un ou de l'autre paraisse imminente et certaine, ils seront bientôt considérés comme n'existant réellement plus, et par suite, ceux qui les possèdent encore, mais qui vont les perdre, deviendront l'objet de plus ou moins de dédain. Un mois avant sa mort, Louis XIV disait, des courtisans qui l'avaient déjà abandonné : *Quand j'étais Roi on n'agissait pas ainsi !* Je ne suis pas sûr que dans le cercle modeste où s'écoule sa vie, le juge, avant de perdre son siége, n'ait pas l'occasion de dire : *Quand j'étais juge.....* Non-seulement le plaideur malheureux et de mauvaise humeur saisira l'occasion de lui faire sentir que ce titre à la considération va lui manquer, mais il ne sera pas le seul à se plaindre d'être jugé par un magistrat qui n'aurait plus, par exemple, qu'un an ou deux à siéger, et qui doit nécessairement avoir déjà perdu une partie de son intelligence, puisque si peu de temps le sépare du moment où il n'en aura plus du tout.

M. le ministre de la justice en proposant, en 1852, au Prince-Président, de limiter à soixante-dix ans l'inamovibilité des membres des cours et des tribunaux, était-il bien informé lorsqu'il lui exposait que jusque-là *un grand nombre de tribunaux avaient subi la présence inutile de magistrats que l'âge ou les infirmités rendaient impropres à leurs fonctions?*

En douter n'est pas manquer à la vénération qui est due à sa mémoire, et c'est l'opinion de quelques magistrats appartenant à des ressorts différents. Ils l'appuient sur leurs propres observations et sur le nombre restreint des magistrats qui, au 1er mars 1852, avaient atteint leur soixante-dixième année depuis plus ou moins de temps. En effet, ce nombre était, assure-t-on, inférieur à cent soixante-dix, sur deux mille environ. — Il n'y a rien d'effrayant à voir cent soixante-dix vieillards siéger dans les rangs de la magistrature d'un grand pays, rien qui soit de nature à lui faire perdre la confiance qu'elle doit inspirer chez elle, ni rien qui puisse diminuer la considération qu'elle a acquise aux yeux des étrangers. — Tous n'étaient, probablement, pas incapables, il faut le croire, pour l'honneur de la nation française, et ce chiffre, en répondant aux craintes exprimées par le ministre, prouve en même temps que les magistrats n'abusent pas de l'inamovibilité.

Qu'exceptionnellement on ait vu dans les Cours, et plus exceptionnellement dans les tribunaux (1), un magistrat empêché par sa mauvaise santé plutôt que par son grand âge, d'accomplir tous ses devoirs et fraternellement aidé par ses collègues, pour les actes qui exigent la force physique unie à l'intelligence, c'est ce qu'on ne pourra jamais empêcher. C'est un échange de bons offices qui resserre les liens de la confraternité, une des traditions de l'inamovibilité et la plus ancienne assurément. On n'a jamais considéré cet état de choses passager

(1) Parce qu'il serait impossible de le tolérer.

comme un danger, le nombre des magistrats, dans les Cours, et dans les Tribunaux, avec leurs suppléants, étant calculé de manière à pourvoir aux besoins du service, dans ces cas, d'ailleurs extrêmement rares, ainsi que dans ceux d'empêchement et d'absence.

L'inamovibilité n'est pas de création nouvelle, elle avait déjà longtemps existé lorsqu'après avoir été suspendue plutôt que supprimée, elle fut de nouveau rétablie sous la République, au moment où l'homme qui y exerçait une influence souveraine, allait devenir le chef d'un grand empire. Les législateurs qui crurent devoir l'introduire formellement dans la constitution soumise à l'acceptation du peuple français (1) n'étaient, sans doute, pas moins prévoyants que nos contemporains. Ils savaient que des infirmités précoces, ou le grand âge, pouvaient mettre un magistrat dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions; ils n'en ont pas moins voulu l'inamovibilité la plus complète. — Ce n'est qu'en 1824 qu'on a songé à en réprimer les abus possibles et accidentels. — Ils jugeaient avec raison qu'il serait bien rare qu'un magistrat voulût conserver ses fonctions lorsqu'il sentirait ses forces et son intelligence s'affaiblir et que, persévérât-il, ce qui ne pourrait jamais durer longtemps, l'administration de la justice n'en souffrirait pas, avec des collègues assez nombreux et toujours assez dévoués pour lui laisser, du moins, avec des travaux si modestement rétribués, la satisfaction de mourir en possession de ses fonctions et d'un titre honoré.

Les sentiments dont les magistrats sont animés les uns envers les autres n'ont certainement pas été modifiés par le décret de 1852; mais la situation n'est plus la même. Il n'est pas impossible que çà et là un esprit chagrin (on le devient avec l'âge) ne reçoive maintenant qu'avec quelque défiance les marques d'intérêt que lui donnerait, ou les services que lui rendrait un jeune collègue dont la position n'est pas encore fixée, et ne s'imagine que cet intérêt prend sa source dans la connaissance parfaite du jour de sa naissance. Ce serait encore là un des tristes côtés de la limite d'âge qui, en fixant le jour de la vacance d'un siége, placerait un titulaire ombrageux en présence de ceux à qui il attribuerait, à tort ou à raison, le désir de lui succéder, et d'un autre côté, ferait éclore trop d'ambitions prématurées en servant de bases à peu près certaines à des espérances dont la réalisation ne dépend plus, comme autrefois, du hasard et de l'imprévu. — Entre ces positions respectives qui ressemblent tant à un

(1) Constitution de l'an VIII, rédigée par Sieyès, sous les yeux du Premier Consul.

antagonisme, les rapports manqueraient de franchise, la cordialité manquerait de sincérité. — Il n'y a peut-être pas en France, en ce moment, une cour ou un tribunal libre de toute préoccupation causée par les effets d'une limite d'âge, venant d'atteindre ou sur le point d'atteindre un collègue. Il est, du moins, certain que jamais on ne s'est autant entretenu de l'âge des magistrats, et qu'il est pénible pour celui qui est avancé dans la période fatale, d'assister souvent à des conversations où abondent trop d'allusions à sa propre position, pour que ses dernières années de service n'en soient pas singulièrement attristées.

Dans ces derniers temps, un juge ayant atteint sa soixante-dixième année, sa succession, objet des espérances de plusieurs et de l'entretien de tous les salons, est restée ouverte près de deux mois, par suite de retards indépendants de la volonté des chefs de la Cour, et qui permirent à diverses prétentions de se produire. — Pendant ce temps, on m'a assuré que le digne magistrat a subi une véritable agonie judiciaire, siégeant toujours, quoique *moriturus*, comme un gladiateur romain, attendant, avec l'apparence d'une résignation antique, le résultat de la lutte, et renfermant soigneusement en lui-même ce que cette situation avait d'affligeant pour sa belle âme.

Une personne venue depuis peu de jours de Limoges, m'a appris que, dans une petite ville du département de la Haute-Vienne, un juge, très-vert encore, atteindra la limite d'âge dans le cours du présent mois de septembre; que cette circonstance bien connue a mis en mouvement de nombreux solliciteurs, dont les démarches attirent tellement l'attention qu'on s'en entretient jusque dans les lieux publics; que la population est partagée en plusieurs camps et prend tour à tour parti pour l'un ou pour l'autre (1)! Je m'abstiens de reproduire les réflexions que cet état de choses inspire aux hommes les mieux placés du pays, et dont la conclusion invariable est que la considération de la magistrature est loin d'y gagner.

Il n'est au pouvoir de personne d'empêcher les solliciteurs d'agir; cependant ils le feraient avec plus de réserve si l'objet de leur convoitise ne leur paraissait pas d'une appréhension si prochaine; il en est qui sont sans pitié!

Je comprends ce que le premier de ces deux honorables magistrats a souffert, et ce que le second souffre en ce moment, par ce que j'é-

(1) Le juge qu'il s'agit de remplacer se retire, après quarante ans de services, avec une pension de 1,200 francs.

prouve moi-même (si près de finir comme eux), dans les circonstances les plus simples, lorsqu'elles me forcent à penser à l'époque fatale. Un seul exemple entre autres : il y a aujourd'hui trois semaines, j'ai assisté, avec ma compagnie, à un *Te Deum* chanté à l'occasion de la fête de l'Empereur, qui a tout mon dévouement. En sortant de l'église, la pensée que c'était probablement *pour la dernière fois*, me vint tout à coup et me fit éprouver un sentiment indéfinissable de tristesse, tandis qu'un regard que je crus surprendre à quelque distance de moi, et dirigé vers moi, me parut exprimer la même pensée, mais avec un sentiment différent.

Ce n'est pas seulement dans cette partie de la France où je me trouve que je vois les magistrats livrés aux regrets, et s'affliger de l'avenir qui les menace. Au moment où je me préparais à écrire ces lignes, une manifestation s'en faisait publiquement sur un autre point du pays bien éloigné de celui-ci. Un magistrat du tribunal de Périgueux prononçait, le 18 août dernier, sur la tombe d'un de ses collègues, juge honoraire, M. Mage, fils de l'ancien président du même tribunal, un discours dont je reproduis quelques passages :

« M. Mage avait puisé de nobles traditions dans les exemples de « son père, ce digne Nestor de la magistrature, qui, à quatre-vingt-« cinq ans, rédigeait encore des jugements dont la vigueur et la netteté « des considérants faisaient supposer le jurisconsulte dans toute la « force de l'âge. Il prouvait ainsi, longtemps à l'avance, ce qu'avaient « prouvé comme lui tant d'éminents magistrats, combien, selon un « grand nombre de bons esprits, a été regrettable la mesure qui est « venue limiter l'inamovibilité. Cette organisation nouvelle, dont tout « fait espérer bientôt le changement, eût, depuis plus de dix ans, « privé le pays des services rendus par le célèbre M. Dupin. Ce ma-« gistrat si complet aurait, comme premier président d'une Cour, « été, à soixante-dix ans, convaincu d'une incapacité absolue, tandis « qu'il lui est encore donné, comme procureur-général près la Cour « suprême, de développer, même après quatre-vingts ans, une éru-« dition et une puissance de raisonnement dignes de ses plus beaux « jours.

« Cette mesure, à laquelle M. le ministre de la justice paraît, dit-on, « vouloir porter remède, a produit entre autres résultats plus ou « moins fâcheux, l'effet déplorable de surexciter l'ambition et de faire « longtemps surveiller dans l'ombre, par ceux qui aspirent à les rem-« placer, l'âge des magistrats qui, mis plus tard forcément à la re-« traite dans toute la plénitude encore de leur intelligence, privés

« tout à coup d'études qui leur étaient si chères et des habitudes de « toute leur vie, languissent et meurent bientôt, par suite d'un repos « trop absolu que n'a pas même toujours accompagné une honnête « aisance ! »

Avais-je raison de dire en commençant, qu'il était plus de souffrances que celles dont j'avais alors connaissance? — Le magistrat qui a prononcé les paroles que nous venons de lire, doyen de la Compagnie, triste honneur, dit-il, qu'on n'a jamais moins envié, non-seulement exprime avec amertume celles que nous ressentons tous, mais en indique que je me bornais à croire possibles, et dont il parle en termes qui permettent de croire à leur réalité : *une mort hâtée par le chagrin, et une mort dans l'indigence.*

Ici trouvent naturellement leur place les extraits suivants d'une lettre écrite par un avocat sur la limite d'âge :

« .... Ne croyez pas que les avocats sérieux soient plus partisans que les juges eux-mêmes, de la limite d'âge qui force ceux-ci « à se retirer à soixante-dix ans. — Non-seulement ils regrettent les « hommes respectables témoins des luttes qui les ont formés, et dans « les lumières et l'expérience desquels ils avaient une entière con-« fiance ; mais les anciens d'entre eux, les contemporains de ces « juges, trouvent que leur propre position est amoindrie par suite de « l'action incessante de ce niveau impitoyable qui fait tomber les têtes « au fur et à mesure qu'elles blanchissent et qu'elles dépassent les « limites fixées à leur intelligence.....

« Que sommes-nous donc devenus nous-mêmes, peuvent-ils se « dire, en effet, si ceux qui nous écoutaient dans le calme de leur di-« gnité, sans éprouver les fatigues et les excitations de notre ardente « profession, ne peuvent plus, à soixante-dix ans, continuer leurs « fonctions sans danger pour la chose publique? — Ne sommes-nous « pas aussi, à notre insu, frappés de décadence, malgré ces nombreux « et brillants exemples du contraire que nous voyons dans nos rangs, « et qui, à soixante-dix ans, illustreraient la Magistrature comme ils « illustreront encore longtemps le Barreau?...

« L'abandon des vieux avocats par les plaideurs ne deviendra-t-il « pas une conséquence de l'abandon des vieux juges par l'État?...

« ..... Nous avons vu souvent les rangs de la Magistrature s'ouvrir « pour y admettre des avocats éprouvés par le Barreau, instruits, « expérimentés, mais arrivés à un âge mûr; c'étaient des concur-« rents redoutables que Messieurs les solliciteurs ne trouveront plus « aussi souvent sur leur route. — Ces avocats ambitionneront moins,

« maintenant, s'ils approchent de soixante ans, un honneur, une po-
« sition qu'ils ne pourraient plus garder plus de dix ou douze ans, et
« une carrière qui serait close, prématurément, par une présomption
« d'incapacité, précédée des tristesses causées par l'approche de la
« limite d'âge, qui n'aura pas plus d'égard pour eux que pour l'intel-
« ligence la plus bornée... Et, cependant, que de bons magistrats le
« Barreau a fournis à la France !...

« Au Palais, au Barreau, dans les lettres et les sciences, mille
« exemples prouvent que l'exercice professionnel des facultés intel-
« lectuelles les entretient dans toute leur force, bien au delà du temps
« où elles fléchissent chez ceux qui n'en font qu'un usage accessoire.

« ..... Prenons, en passant, deux exemples dans le Barreau an-
« glais, d'où sortent tous les magistrats : les deux frères, lord Eldon,
« chancelier, et lord Stowel, *chief justice of the admiralty*, tous deux
« morts octogénaires dans l'exercice de leurs fonctions judiciaires....
« Valons-nous donc moins que les Anglais...

« ...... Il est une chose qui me serait, surtout, fort désagréable,
« si j'avais l'honneur d'être magistrat, c'est qu'arrivé à la limite d'âge,
« le *Moniteur* ne manquerait pas d'annoncer, *urbi et orbi*, que j'ai
« soixante-dix ans ; cette indiscrétion officielle ne serait pas de mon
« goût, j'ai le courage d'en convenir. — Quand on arrive à quatre-
« vingts ans, on se vante de son âge, on a *vaincu le temps* ! mais à
« soixante-dix ans, quand on se porte bien et qu'on va dans le monde,
« si on ne s'efforce pas de le cacher, on n'aime pas à le crier par des-
« sus les toits, et c'est cependant ce qui serait proclamé, malgré ma
« volonté, par l'acte qui indiquerait mon successeur..... Je devien-
« drais une chose..... »

C'EST, ainsi que je l'ai dit plus haut, le décret du 6 juillet 1810, rendu par l'Empereur Napoléon Ier, sur le rapport du grand-juge, ministre de la justice, qui a institué l'honorariat de la magistrature. Ce décret porte qu'après trente ans de bons services, les présidents et conseillers de la Cour impériale pourront se retirer avec le titre de président ou de conseiller honoraire; qu'ils continueront de jouir des honneurs et priviléges attachés à leur état, et pourront assister, *avec voix délibératives,* aux assemblées des Chambres et *audiences solennelles.*

Je ne cite pas ce décret pour l'opposer à celui de 1852, qui ne l'a d'ailleurs pas abrogé, et qui a eu sa juste raison d'être, ainsi qu'on l'a reconnu, mais pour le comparer au rapport qui le précède et qui ne paraît pas avoir été rédigé dans le même esprit que celui du grand-jüge de 1810.

« Les hommes, dit M. le ministre de la justice en 1852, qui ont « conquis le plus de considération et de gloire, ne savent pas toujours « s'arrêter à temps; l'illusion les soutient, leur passé les fascine et les « encourage. Il n'appartient qu'aux natures fortes, aux intelligences « vigoureuses, de prévoir le moment fatal de leur déclin, et de pré- « venir, par une courageuse résolution, le moment si triste de la dé- « cadence.

« Ne les laissons pas se hasarder trop longtemps sur un terrain où « ils ne marchent plus qu'en se survivant à eux-mêmes. »

Ce langage n'est-il pas bien sévère, adressé à des hommes de soixante-dix ans, à des magistrats? Je sais qu'une Société savante, que présidait l'année dernière un ancien et illustre homme d'État, croit avoir découvert que l'intelligence s'affaiblit en France; mais on peut opposer aux observations de cette Société, celles beaucoup plus certaines de la statistique, et d'où il résulte que partout où l'aisance et l'instruction ont pénétré (et elles ont gagné bien du terrain depuis 1810), la longévité s'est accrue, et avec elle, naturellement, l'intelli-



gence, puisque son absence dans le corps le plus solidement constitué, ou un trop grand défaut d'équilibre des facultés intellectuelles avec les forces physiques, abrége l'existence : *un esprit sain dans un corps sain* est la condition essentielle de la longévité.

La vie et l'intelligence ayant donc plus de durée de nos jours, dans les classes aisées et instruites, qu'en 1810, on peut en conclure, en toute sûreté, que le magistrat actuellement âgé de soixante-dix ans, qui manque de force et d'intelligence, est une exception, et ce n'est pas pour les exceptions qu'on fait les lois. Soixante-dix ans n'est plus l'âge de la lutte et des grands efforts, mais c'est encore celui où, ayant beaucoup vu, longtemps reflèchi, la réunion de l'expérience et du savoir donne aux appréciations plus de solidité et doit inspirer plus de confiance. Avec l'opinion contraire, quel respect aurait-on pour les décisions des grands corps de l'État, où siépent, à côté de magistrats *déjà admis à la retraite pour limite d'âge*, des hommes aussi âgés qu'eux (1)? Est-il donc plus facile de faire les lois que de les appliquer?

Combien de fois, depuis 1852, n'a-t-on pas appris avec de vifs regrets, l'admission à la retraite forcée, d'hommes vénérés possédant au plus haut degré les qualités qui font les meilleurs magistrats, tandis qu'à la même cour ou au même tribunal, des collègues qui leur sont bien inférieurs continuent paisiblement à siéger sous la protection de la limite d'âge! Pour celui qui sent ce qu'il vaut et qui connaît bien les autres, n'est-ce pas profondément triste ?

— *Dans notre seul ressort*, m'a fait l'honneur de me dire un des membres les plus distingués d'une Cour impériale importante, *nous comptons deux présidents de chambre et plusieurs conseillers honoraires dont les belles facultés n'ont pas éprouvé la moindre défaillance, qui feraient encore l'ornement de la Cour et dont l'éloignement a été extrêmement regretté.*

Une telle hécatombe de hautes intelligences, sur un seul point de la France, ne pouvait passer inaperçue; d'autres ont probablement eu lieu ailleurs, et de tels résultats n'avaient pu être prévus, tant il est vrai, ainsi que le dit l'illustre auteur de *l'Histoire du Consulat et de l'Empire*, qu'il n'y a *qu'un véritable législateur dans les temps modernes, et c'est l'expérience*! De bons esprits se sont émus; un ancien

(1) Aux dernières élections générales, plusieurs magistrats retraités et septuagénaires se sont offerts aux choix de leurs concitoyens. On n'a pas trouvé leurs prétentions ridicules, et l'un d'eux, même, M. Casimir Vannier, a été élu avec l'appui du gouvernement!

magistrat, à qui aucune modification du décret du 1er mars 1852 ne pouvait profiter, et qu'une profonde conviction faisait agir, adressa à ce sujet une pétition au Sénat, qui la renvoya à S. Exc. le ministre de la justice. Depuis, un journal qui n'a pas de caractère officiel, mais dont la direction est entre les mains d'hommes éminents, a publié l'article suivant :

« La loi du 1er mars 1852 fixe à soixante-dix ans la mise à la re-« traite des magistrats. Cette loi a été, pendant la dernière session « du Sénat, l'objet d'une pétition renvoyée à M. le garde-des-sceaux, « ministre de la justice, après un rapport très-remarquable de M. le « comte de Casabianca.

« Nous apprenons que Son Excellence M. Delangle, dans sa solli-« citude pour la bonne administration de la justice, a fait immédiate-« ment mettre à l'étude cette question, et on assure qu'une nouvelle « disposition législative modifiera l'ancienne loi, en reportant la li-« mite d'âge à soixante-quinze ans.

« Nous applaudissons sans réserve à cette mesure. La magistrature « française a toujours compté dans ses rangs des hommes éminents « dont la vieillesse orne par ses grâces austères et honore par ses « vertus le siége qu'ils occupent et qui, en ajoutant à l'indépendance « du caractère l'autorité de leur âge, forment dans nos cours de jus-« tice comme une tradition vivante du droit.

« La mesure nouvelle laisserait à l'exercice de la justice ses garan-« ties nécessaires ; mais elle aurait pour conséquence de conserver « plus longtemps à la tête de notre magistrature ceux qui sont les « représentants les plus respectés de ses sentiments, de ses doctrines « et de ses mœurs. C'est à ce titre qu'elle rencontre toute notre ap-« probation. »

— Certes, on ne saurait mieux dire.

Indépendamment des considérations que j'ai déjà exposées et de celles qui pourront encore se présenter en continuant ces lignes, il en est une que j'indiquerai de suite, à propos de l'article qui précède, dans la crainte de la perdre de vue ; et elle mérite d'être citée quoiqu'elle ne se rapporte qu'à quelques intérêts particuliers : c'est que la prolongation de cinq ans, si elle eût été décidée immédiatement, aurait eu d'abord pour conséquence qu'un certain nombre de magistrats, investis de fonctions inamovibles avant le décret du 1er mars 1852, eussent pu se retirer avec trente ans de service accomplis, et obtenir ainsi l'intégralité de leur pension de retraite. — C'eût été un acte de justice dans lequel l'humanité eût quelquefois trouvé sa part,

et qui eût donné satisfaction à l'amour-propre de ces magistrats. J'appelle surtout l'attention sur cette circonstance que le traitement des magistrats vient d'être augmenté et que, pour que cette augmentation puisse leur profiter lors de la liquidation de leur retraite, il faut qu'ils en aient joui pendant un certain nombre d'années. — Or, ceux que la limite d'âge atteint maintenant n'en profitent que pour une très-faible partie. N'est-il pas doublement pénible pour eux, après avoir servi pendant vingt-cinq ans, par exemple, avec un modique traitement, d'être remercié précisément au moment où ce traitement augmente, et de ne pouvoir même en retirer l'avantage qui a été une des causes principales de cette augmentation, celle d'assurer aux magistrats une pension de retraite convenable?

A l'occasion de l'article du journal que je viens d'indiquer, j'ai encore entendu faire les sages réflexions suivantes :

« Il était regrettable que la limite d'âge n'eût point fait de distinc-
« tion entre les magistrats investis antérieurement au décret et ceux
« qui l'ont été depuis. Si les derniers ont su d'avance comment et
« quand se termineraient les fonctions qu'ils sollicitaient, il n'en est
« pas de même de ceux que le décret a trouvés en fonctions et à l'é-
« gard desquels il a agi rétroactivement. On aurait pu décider, pour
« ces derniers, que lorsqu'ils atteindraient leur soixante-dixième an-
« née, s'ils n'avaient pas encore trente ans de service, il leur eût été
« permis de rester pour les compléter, sans cependant pouvoir exer-
« cer au delà de leur soixante-quinzième année, extrême limite
« d'âge. Cela eût déjà été bien accueilli ; mais la mesure qu'annonce
« le journal *la France* est plus complète, plus équitable encore, et
« c'est avec raison que ce journal lui donne *toute son approbation*. »

Ces réflexions démontrent le danger des communications de la nature de celle que *la France* a faite de très-bonne foi, j'en suis convaincu, dans son numéro du 10 mars dernier, et dont l'exactitude n'a point alors été démentie. Elle avait été accueillie avec trop de joie pour que la déception ne fût pas cruelle; des félicitations ont été échangées, et, dans une ville voisine, une fête de famille a été provoquée par la douce espérance que la nouvelle faisait naître. Et cependant, joie, félicitations, espérance, rien n'était fondé. Une étude a pu être faite, un projet de loi a pu être préparé; mais, et je crois devoir l'annoncer à mes honorables collègues, anxieux de connaître leur sort, on assure que rien ne doit être changé au décret du 1er mars 1852, cet avis aurait définitivement prévalu. C'était sans doute des faits considérables que le rapport de M. le comte de Casabianca, la

décision du Sénat, et surtout la résolution prise en dernier lieu par Son Excellence M. le ministre de la justice, et il faut que les considérations qui s'opposent maintenant à ce qu'il y soit donné suite soient bien puissantes, car on savait qu'elle avait été accueillie avec une vive satisfaction et qu'elle avait fait tressaillir d'aise la magistrature, rendue de nouveau à ses inquiétudes! Mais respectons ces considérations sans les connaître; ce n'est pas par de vains commentaires qu'on sert une cause dont on désire sincèrement le triomphe. Cependant je ne puis pas ne pas faire remarquer que la renonciation au projet de modifier le décret de 1852 coïnciderait avec la nouvelle mesure qui accorde annuellement à MM. les auditeurs au Conseil d'État six places de substitut.

Si de hautes considérations militent en faveur du maintien pur et simple de l'inamovibilité, avec une loi qui en préviendrait les abus, il n'en faut pas moins reconnaître qu'une limite d'âge a eu ses partisans. Elle en aurait un plus grand nombre si elle n'avait pas, pour les cours d'appel et les tribunaux, un degré de sévérité qu'elle n'a pas pour les membres de la Cour de cassation, ceux-ci ne perdant l'inamovibilité qu'à soixante-quinze ans, les autres à soixante-dix. — Cette différence est-elle parfaitement justifiée?

Elle divise la magistrature française en deux catégories, dont l'une ne posséderait pas, au même degré que l'autre, les dons naturels de la force et de l'intelligence; elle doit, sous ce rapport, froisser plus que ne le fait la limite d'âge elle-même, l'amour-propre des magistrats qui, par leur mérite et leurs services, se croient dignes d'aspirer à un siége de la Cour suprême, et qui, n'y parvenant pas en temps, perdent ceux qu'ils occupent à soixante-dix ans, par cette seule raison qu'il n'y a pas de places pour tout le monde; par le privilége particulier que la limite d'âge attache au siége envié, privilége très-apprécié, celui de vivre cinq ans de plus, elle rend plus ardent le désir de l'obtenir et plus amer le regret d'échouer; de là, possibilité d'une lutte très-vive que peut, selon l'âge des concurrents, terminer une décision qui, en prolongeant la vie judiciaire de l'un, met fin à celle de l'autre, quoique tous deux également dignes de vivre; car dans cette situation bizarre il ne serait pas même permis au ministre de retenir, au profit du pays, les services d'un magistrat dont il aurait reconnu le mérite, au point de regretter de ne pouvoir le placer aussi sur un siége plus élevé! Ne vaudrait-il pas mieux, revenant à l'égalité devant la loi si chère aux Français, ou porter à soixante-quinze ans la limite d'âge des membres des cours et tribunaux, ou ramener à soixante-dix celle des membres de la Cour de cassation?

Voyons maintenant en quels termes M. le ministre de la justice a, en 1852, exposé les motifs de la différence proposée et arrêtée.

« Là (la Cour de cassation), les travaux, dit le ministre, prennent « en s'élevant quelque chose de plus spéculatif. — Les débats, déga- « gés des controverses ardentes du point de fait, se concentrent dans « les hautes régions du droit; pour décider, l'esprit a moins besoin « de promptitude et de vivacité que de ce sang-froid qui s'accorde « avec la vieillesse.

« La Cour de cassation n'a pas d'ailleurs à instruire des procédures « par des enquêtes ou des descentes de lieu; elle n'a pas à s'armer « d'une surveillance incessante pour prévenir les vexations contre les « plaideurs et à réprimer l'exploitation des parties. Auprès d'elle la « justice a beaucoup moins besoin de ce mouvement qui assiége les « tribunaux et les cours; là le magistrat, placé, malgré ses labeurs, « dans une sphère de tranquillité, y voit de plus loin l'agitation des « hommes et la lutte des intérêts locaux qui usent les forces et ren- « dent la lassitude précoce. »

Après avoir fait remarquer que la surveillance protectrice des plaideurs et la répression de l'exploitation dont ils pourraient être l'objet, ce qui est la chose la plus rare du monde, sont particulièrement du domaine du ministère public et des commissaires de police, je prendrai la liberté d'ajouter que ce qu'il y a de plus saisissable dans l'exposé de M. le ministre de la justice, c'est que la Cour de cassation ne fait pas d'enquête et ne visite pas les lieux litigieux. Il est douteux que ces travaux, devenus rares dans les tribunaux civils et presque inconnus dans les cours d'appel, fatiguent assez les magistrats pour avancer de cinq ans l'époque où ils ne doivent plus songer qu'au repos, ou que leur abstention puisse éloigner cette époque d'autant. Quant à cette autre considération, que la Cour de cassation voit de plus loin l'agitation des hommes et les luttes des intérêts locaux qui usent les forces de ces hommes et rendent leur lassitude précoce, on ne peut pas en conclure que les magistrats qui voient d'un peu plus près ces hommes agités, s'en agitent eux-mêmes au point de compromettre leur propre santé et de hâter l'époque de leur propre caducité. Mais ce qui peut véritablement user les forces, ce sont ces grands travaux de la Cour suprême, travaux de l'esprit, qu'exigent préalablement des décisions qui ne sont soumises à aucune autre épreuve, qui se placent à côté de la loi, en prennent l'autorité et suppléent à son silence. Les rapports sur lesquels ces décisions se rendent égalent parfois, en labeur, les travaux les plus ardus des cours et tribunaux, et ce qu'ils réunissent

de force, de talent et de science prouve en même temps que *la promptitude et la vivacité d'esprit* sont au moins aussi nécessaires à la Cour de cassation que ce sang-froid *qui s'accorde avec la vieillesse.*

L'imagination d'un simple juge recule devant le nombre et la variété des travaux de cette Cour : sa juridiction est universelle; puisque toutes les prétentions peuvent y être portées, sauf à n'être pas toutes fondées à y paraître; elle est chargée de maintenir l'unité de législation et de veiller à ce que les autres Cours de justice n'excèdent ni ne restreignent les pouvoirs que la loi leur a conférés; en matière civile et commerciale, il n'y a point de question du plus mince intérêt qui ne puisse lui être soumise; en matière pénale, elle connaît, pour l'observation des formes protectrices de l'honneur et de la vie des citoyens, depuis la contravention passible d'une amende jusqu'au crime puni de la peine capitale; elle a un droit de discipline supérieur sur tous les magistrats; elle règle les juridictions en cas de conflits; et, enfin, la Constitution du pays lui confère des fonctions politiques de la plus haute importance. — Est-il téméraire d'avancer que les membres des Cours et des Tribunaux peuvent exercer leurs fonctions, moins variées, moins nombreuses, moins difficiles, jusqu'à soixante-quinze ans, aussi aisément que les membres de la Cour de Cassation exercent les leurs? Et si la question était ainsi soumise à un Congrès de jurisconsultes pratiques, peut-on douter qu'elle ne fût résolue très-affirmativement!

Le rapport qui a précédé le décret du 1[er] mars 1852 rend une éclatante justice à la magistrature. S'adressant au Prince-Président, le ministre s'exprime ainsi :

« Une sage appréciation des vrais besoins du pays vous a bientôt « fait comprendre que la magistrature française avait conquis, par le « respect qu'elle inspire, le droit d'être maintenue en possession de « son inamovibilité. »

Ici, c'est l'ancien magistrat qui parle, et c'est le souvenir des hommes honorables au milieu desquels il a passé la plus grande partie de son honorable vie qui l'inspire (1). Plus loin, c'est le ministre armé d'une résolution suprême dont il croit alors l'adoption nécessaire, qui va en exposer les motifs. Après avoir rapporté l'opinion que ces motifs n'avaient pu, seuls, provoquer la grave mesure de la limite d'âge, il est inutile de les relever autrement qu'il vient d'être fait; cependant, il n'est pas hors de propos d'examiner si la loi du 16 juin 1824, dont M. le ministre de la justice réservait d'ailleurs l'application en certains cas, n'aurait pas pu prévenir les abus auxquels le décret de 1852 est destiné à mettre un terme.

L'article premier, le principal article de cette loi, est ainsi conçu :

« Dans les cas où il y aura lieu d'admettre à la retraite des mem- « bres des Cours et Tribunaux que des infirmités graves et perma- « nentes mettraient hors d'état d'exercer leurs fonctions, il y sera « pourvu dans les formes et sous les conditions prescrites par les ar- « ticles suivants. »

(1) Je n'ai jamais eu l'honneur de voir le vénérable M. Abattucci; mais une personne qui l'a approché assure que, dans les derniers temps de sa vie, il avait manifesté l'intention de proposer la modification de ce décret. La même personne, très-bien placée pour savoir beaucoup de choses, assure aussi qu'en 1861 Son Excellence M. Fould désirait cette modification par mesure d'économie, et que Son Excellence M. Delangle la voulait par esprit de justice.

Viennent ensuite ces formes et conditions qui semblent être parfaitement arrêtées :

« Une Commission composée avec toutes les garanties nécessaires
« est formée ;
« Le procureur-général assiste à ses délibérations ;
« Le premier avis de la Commission est soumis au garde-des-sceaux,
« qui, s'il le juge convenable, ordonne qu'il sera procédé à une in-
« formation ;
« L'information ayant eu lieu, les explications du magistrat dont il
« s'agit étant reçues s'il veut en donner, le procureur-général re-
« quiert, la Cour prononce et le ministre statue. »

Telle est la marche, en apparence fort simple et suffisamment rapide, de cette loi ; elle ne pourrait l'être moins sans donner à la mesure qui serait prise un caractère de précipitation qui ne s'accorderait pas avec sa gravité. Si, ainsi que le dit M. le ministre de la justice, cette loi n'a en rien remédié au mal qu'elle a voulu attaquer ; s'il n'a été possible, que dans peu de cas, de vaincre la force d'inertie qui s'opposait à toute mesure de sévérité nécessaire, c'est par la raison fort simple qu'on n'exécutait pas cette loi qui était cependant, comme toutes les lois, faite pour être exécutée, et qui, exécutée, était parfaitement efficace.

Pourquoi ne l'exécutait-on pas ?

Parce qu'à quelques exceptions près, il existait avant 1848, dans les arrondissements, sous le régime parlementaire et du suffrage restreint, des influences toutes-puissantes auprès d'un pouvoir faible, et qui paralysaient l'action des chefs des Cours. Mais là où il n'en existait pas, la loi s'exécutait facilement, ou pour mieux dire on n'avait pas besoin de l'exécuter. Le magistrat à qui on faisait entrevoir la possibilité de son application à son égard, n'attendait pas qu'on y recourût pour suivre sans résistance les avis des chefs de la Cour. Je pourrais citer pour ma part un juge, âgé de soixante-six ans, trop souvent malade, à qui il suffit que des observations, d'ailleurs très-fondées, fussent faites par le premier président de la Cour, pour qu'il se retirât immédiatement.

Quel magistrat pourrait agir autrement ? Il faudrait qu'il fût insensé, et, dans ce cas, on peut passer outre sans scrupule.

Maintenant que ces influences ont disparu, que l'action des chefs des Cours est parfaitement libre, que le laissez-aller qui a pu exister autrefois a fait place à une sévère exigence de l'observation des de-

voirs (1), et qu'enfin nous avons un pouvoir assez fort pour faire exécuter la loi du 16 juin 1824, quelle difficulté pourrait donc encore rencontrer son exécution? Et quand je lis dans le rapport de M. le ministre de la justice ce passage remarquable : *En conservant à cette loi son autorité, en la réservant pour les cas particuliers qui pourraient se présenter, un pouvoir juste et fort saura tirer parti de ses dispositions*, je demande pourquoi, si cette loi peut être efficacement appliquée à l'égard d'un magistrat jeune, mais impotent, elle ne le serait pas, à plus forte raison, au magistrat arrivé à l'âge de soixante-dix ou de soixante-quinze ans, que des infirmités ou l'affaiblissement évident de ses facultés intellectuelles mettraient hors d'état de remplir ses fonctions? En un mot, pourquoi efficace dans les cas difficiles et exceptionnels, elle ne le serait pas dans les cas les plus simples?

Sans doute, il est plus simple encore d'écarter sans exception tous les magistrats qui atteignent l'âge de soixante-dix ans; car si l'un d'eux est incapable, on est certain qu'il n'échappera pas, et on ne fait de procès à aucun; mais alors pour éviter, peut-être, à un sur cent, et qui s'y expose volontairement, l'application de la loi de 1824, on appelle les quatre-vingt-dix-neuf autres à répondre de son obstination et de son incapacité.

(1) Cette sévérité est telle qu'un magistrat qu'une indisposition subite et passagère empêcherait d'assister à une seule audience, doit fournir un certificat de médecin, légalisé par un maire ou un juge de paix.

Une limite d'âge placée à côté de l'inamovibilité étant chose nouvelle et sans précédents, on a pu se demander quel en était le caractère; et une mesure semblable ayant été ultérieurement adoptée à l'égard de fonctionnaires amovibles, il n'est pas étonnant qu'on ait agité la question de savoir si, pour les uns comme pour les autres, elle n'était pas purement réglementaire, et si lorsque les préfets, les sous-préfets et les conseillers de préfecture, soumis à la limite d'âge, peuvent en être affranchis par un autre décret, il ne serait même pas possible d'étendre celle des magistrats par un moyen semblable.

« En principe, dit-on, il est vrai que ce n'est que par une loi « qu'on peut modifier l'état de la magistrature, qui est l'inamovibi- « lité; mais si, loin de toucher à cette garantie de l'indépendance des « magistrats, un décret venait lui donner plus de force, on ne pour- « rait considérer ce fait comme une atteinte portée au principe. »

Je ne prends pas la responsabilité de cette manière de résoudre la question, qui n'est peut-être qu'une manière de la reproduire sans la résoudre; mais je la rapporterai telle que je l'ai entendu développer, parce qu'elle est inspirée par l'intérêt porté à une cause juste et respectable, parce qu'elle est neuve ou au moins douteuse, et parce qu'enfin on doit toujours écouter avec indulgence les arguments de ceux qui *certant de damno vitando :*

« Une disposition qui porterait à soixante-quinze ans la limite d'âge « des membres des cours et des tribunaux n'aurait, dans un nouveau « décret, que le caractère réglementaire qu'elle avait dans celui du « 1er mars 1852, en la fixant à soixante-dix, et que lui donne préci- « sément les deux degrés différents dont elle se compose. L'inamovi- « bilité des juges étant le principe de la loi, tout ce qui tend à lever « les restrictions auxquelles elle est soumise et à augmenter ses ga- « ranties, est du domaine de celui au nom duquel la justice est ren- « due. C'est ainsi qu'on a considéré, de tous temps, quelque nom

« qu'on leur ait donné, les actes par lesquels les souverains ont ac-
« cordé une plus grande liberté d'action aux tribunaux. C'est ici que
« peut s'appliquer, en outre, cette maxime que *les choses se délient*
« *comme elles ont été liées,* puisque le lien serait levé par celui qui a
« cru devoir le demander, et que cet acte ne tendrait qu'à rétablir
« les choses dans l'état, plus avantageux au principe, où il les a trou-
« vées. Dans l'espèce, un temps d'arrêt mis à la liquidation préma-
« turée des pensions de retraite, diminuant même les charges publi-
« ques, ce qui est le droit et le devoir du souverain, il n'y aurait
« aucun motif de critiquer la mesure, une loi, bien entendu, existant
« pour éviter les abus, dans l'intérêt des justiciables, seul but que se
« proposait le décret de 1852.

« C'est surtout sous ce dernier rapport qu'il faut considérer ce dé-
« cret. Il a voulu donner au pouvoir, qui a la responsabilité des nomi-
« nations, une plus grande latitude dans ses choix, et non lui imposer
« l'exclusion des hommes qui auraient sa confiance. S'il reconnaît,
« par expérience, que le concours de ces hommes, loin d'être un
« danger pour les justiciables, donne à leurs intérêts plus de garan-
« tie, il ne fait, en les conservant, qu'un acte de bonne souveraineté.

« Le texte même du décret vient à l'appui de cette appréciation.
« L'article 3 décide que les *magistrats qui auront atteint l'âge fixé*
« *par l'article 1er, ne cesseront leurs fonctions que lorsqu'ils auront*
« *été remplacés.* Si le remplacement ne se fait pas immédiatement, s'il
« ne se fait que deux mois, six mois après! Y aura-t-il violation de
« la loi? Nullement : aucun délai n'est fixé; le pouvoir est laissé libre
« dans son action; nul n'a le droit de lui dicter un choix ou de le
« mettre en demeure. Et si le délai se prolonge et ne se termine enfin
« que par la nomination à la Cour de cassation du magistrat qui aura
« alors beaucoup plus de soixante-dix ans et moins de soixante-
« quinze, où sera la nullité, où sera l'abus? Qui est lésé, et qui pour-
« rait se plaindre? »

J'ai fini ma tâche et je retournerai bientôt, pour quelques mois encore, à mes travaux. En les quittant pour toujours, et pour toujours aussi privé de la faculté de reprendre ceux qui me les rappelleraient (car le Barreau s'ouvrirait-il *ici* pour un magistrat qui a longtemps siégé?), je n'en ferai pas moins comme aujourd'hui des vœux bien sincères pour qu'un avenir moins sombre se présente à la magistrature sexagénaire, dont je ne suis cependant qu'un des plus humbles membres. Je suis convaincu que toute mesure décrétée ou proposée qui aurait ce résultat serait accueillie avec satisfaction par la population.— Par ce qui s'est passé au Sénat, où règne la plus haute expression de l'inamovibilité, on peut juger de la manière dont cette mesure y serait reçue, et ce n'est certainement pas au Corps législatif, où l'intelligence proteste, par sa seule présence, contre toute limite d'âge, qu'elle rencontrerait de l'opposition. Il est donc encore permis d'espérer qu'un jour le gouvernement de l'Empereur complétera le retour aux traditions du premier Empire, en rendant à la nouvelle magistrature impériale la position qu'avait celle de 1810, ou que si, dans sa sagesse, il juge qu'une limite d'âge est nécessaire, il la fondera sur une juste égalité d'intelligence, substituée à la présomption contraire, en n'en conservant qu'une pour tous les membres de cette même et grande famille.

UN JUGE.

